Una sociedad en la bruma de la ciudad fantasma

LA PLATA 1880–1914

Javier G. Bonafina

Prólogo del Historiador Jorge Troisi-Melean

Una sociedad en la bruma de la ciudad fantasma

LA PLATA 1880–1914

Javier G. Bonafina

Universidad Torcuato Di Tella
Tesis de Maestría en Historia
Directora: Francis Korn

Prólogo del Historiador Jorge Troisi–Melean

Bonafina, Javier Gustavo
Una sociedad en la bruma de la ciudad fantasma : La Plata 1880-1914.
1ª ed. - La Plata: el autor, 2014.
140 p.: il.; 21x15 cm.
ISBN 978-987-33-6333-7
1. Historia Argentina. 2. Historia Regional. I. Título CDD 982.12

Fecha de catalogación: 12/11/2014

Arte de tapa: Luxor - soyluxor@gmail.com
Arte fotográfico: Coni Pérez - coni_87lp@hotmail.com
Diseño editorial: Regina Covaro - rara.avisestudio@gmail.com

1º Edición: diciembre 2014

Impreso en Imprenta IMAS
Calle 50 Nro 1449 (esq. 24) - Tel. (0221)453-5253
info@imprentamas.com.ar

ÍNDICE

Agradecimientos 9
Prólogo 13

Capítulo 1
1.1. La Plata: Un ejemplo de pasión inmoderada a la vuelta del siglo XIX..... 17
1.2. La historia de las ciudades: una aproximación a sus fuentes 23
1.3. De William Wheelwright a Dardo Rocha 30

Capítulo 2
2.1. La evolución de la población platense según los censos..... 49
2.2. Caleidoscopio de una sociedad en formación 57

Capítulo 3
3.1. De los malos aires de Buenos Aires al campo abierto..... 67
3.2. Las Lomas de la Ensenada antes de la Fundación de la Ciudad de La Plata..... 69
3.3. El tren hacía las Lomas de la Ensenada como símbolo del progreso futuro 74

Capítulo 4
4.1. Los pioneros emprendedores en Las Lomas de Ensenada 79
4.1.1. La especulación inmobiliaria como reflejo del ascenso futuro 82
4.1.2. Los italianos y la importancia de la propiedad de la tierr 86
4.2. La Especulación Inmobiliaria en tono de Mujer: Dos casos en las antípodas 89
4.2.1 A la vuelta del siglo XIX: Las mil casas de Tolosa y los sueños de Ema de la Barra llanos 89
4.2.2. La primera década del siglo XX y un nuevo comienzo: Villa Elvira 92

Capítulo 5
5.1. Las organizaciones de la sociedad civil. Un comienzo venturoso..... 97

5.2. Un prisma para observar a la gente distinguida de la Sociedad platense:
Sus Organizaciones y los comienzos de El Jockey Club Platense..... 104
5.2.1. Un representante de la gente distinguida en la sociedad platense:
Agustín Benigno Gambier, caballero platense 109
5.3. La difícil constitución de la burocracia estatal: El nacimiento de los
funcionarios en la nueva capital..... 113
5.4. La gente distinguida materializa su sociabilidad: plazas y parques 117

Epílogo
Ciudades planificadas en perspectiva comparada..... 122
A manera de (in)conclusión: La historia continúa..... 130
Fuentes Inéditas 133
Fuentes Editas..... 133
Diarios 134
Revistas..... 134
Referencias Bibliográficas 134

A Karu,
por nuestros sueños sin miedos.

AGRADECIMIENTOS

Las deudas contraídas en la realización de esta tesis son muchas y, por cierto, ninguna palabra puede abarcar la gratitud que siento para con todas las personas que han estado acompañándome, sosteniendo mi mano.

Mi primer agradecimiento es para Francis Korn, mi directora de tesis, sin cuya dedicación y constante seguimiento nunca hubiera avanzado más allá de las vagas ideas que mantenía sobre lo que quería comprender. Los pocos aciertos que tenga este trabajo, se los debo a ella, y a todas esas charlas exquisitas que mantuvimos en el café de la calle Posadas, en donde a las 10 de la mañana las medialunas ya no sobran. Ella me permitió escribir Historia, sin preocuparme de las teorías con las que me acercaba a las fuentes, porque finalmente me hizo comprender que el objeto de investigación se construye a partir de los lugares vacios, las incertidumbres y la curiosidad con la que se emprende la búsqueda de fuentes y bibliografía. De ella retengo el ejemplo de no abandonar la capacidad de oyente atento y observador minucioso, de guiarme por una simpatía imaginativa hacía el pasado y una percepción intuitiva de sus vestigios manuscritos y materiales.

A mi jurado de tesis: Fernado Rochi, Fernando Aliata y Jorge Troisi Melean les estoy profundamente agradecido. Es a partir de las sugerencias que me realizaron pude reescribir las (in) conclusiones. Muchas de las cuestiones que abordé son parte de una agenda pendiente de investigación, soy perfectamente consciente que cada uno de los capítulos podría ser, con más compromiso, tiempo y profundidad una tesis de Maestría o incluso de Doctorado. Y con esas dudas fue que presente la defensa en un clima propicio para el intercambio y el crecimiento personal. Mis próximas investigaciones, se las debo a ellos y a la forma en que me interrogaron y expusieron sus propias dudas, más allá del conjunto de certezas que es necesario mantener.

En la Universidad Di Tella encontré un ambiente en donde prevalece una atmósfera de confianza, cohesión y respeto mutuo, se percibe reconocimiento y valoración, se transmiten altas expectativas y se anima a las personas a esforzarse para cumplir con sus proyectos, donde estudiantes y profesores sienten que es posible participar, aprender y cooperar, y donde se promueve que aflore lo mejor de las personas. Los diversos seminarios que cursé allí fueron una fuente inagotable

de ideas, al mismo tiempo que me permitieron entrar en contacto con algunos de los mejores especialistas en Historia con que cuenta el país. A Fernando Rocchi y Klaus Gallo que confiaron, en aquella entrevista, en la fuerza y la pasión de quien escribe. A Emir Reitano, que me mostro en las trasnochadas conversaciones que manteníamos en nuestro viaje de regreso a la Ciudad de La Plata, que los obstáculos del Historiador solo pueden ser vencidos por el disfrute de escribir Historia. A Guillermo Ranea, su pasión por la investigación científica es casi tan profunda como las raíces que lo unen a la ciudad que lo vio nacer, La Plata. A Marcela Ternavasio, que me demostró que ser una educadora compresiva y exigente, una investigadora seria y respetuosa y un ser humano generoso y sincero, pueden estar contenidos en la misma persona. Andrés Reggiani, sus clases fueron una fuente ilimitada de ideas y nuevas motivaciones, al mismo tiempo que un espacio de crecimiento y de intercambio con mis compañeros de posgrado. Alberto Gerchunoff, me enseño que dar clases debe ser una actitud de desafío constante para captar la atención de los alumnos y que es posible transformar lo complejo en simple, sólo por el afán de que sea comprendido. Luis Alberto Romero, realmente un maestro en el sentido más profundo de la palabra, generoso con su conocimiento y exigente con lo que espera del alumno: dos cosas me quedaron marcadas a fuego, nunca se lee demasiadas veces un libro como para comprenderlo, y la exigencia de esforzarme en la escritura, porque finalmente, de lo que se trata es de honrar al lector. Ricardo Salvatore, espero haber aprendido algo de su habilidad para establecer relaciones, más allá de las obvias y evidentes y de la necesidad de desafiar el sentido común. Andrea Matallana, ella me animó a publicar los primeros avances de mi investigación, algo a lo que no hubiera hecho sin su insistencia. Ezequiel Gallo, Juan Carlos Torre, Tulio Halperin Donghi, sólo puedo decir que había esperado casi veinte años para poder cursar con ellos un seminario, y fue cumplir el deseo más profundo que puede tener alguien que ama la Historia, escuchar a quienes la enorgullecen con su narrativa. Para todo el cuerpo de autoridades y profesores regulares e invitados mi más profunda gratitud.

A mis compañeros/as del Posgrado Gustavo Bizai, Nacho Custer, Ignacio López,Cristina Osorio, Leonardo Ledesma, Carlitos Pereira, Alvaro Sanchez, Eliana Fucili, Sofia Mantilla, Andres Ravinovich, Daniel Annoni Binotto, especialmente a Cecilia Bari, con quienes no sólo comparto el amor por la reconstrucción del pasado "desde sus ruinas", sino también, y lo que es más importante para mí, afecto y respeto.

Este trabajo es, también, el fruto de las conversaciones con todas aquellas personas que gentilmente me ayudaron a internarme en los materiales del Archivo General de La Nación y en las bibliotecas de la ciudad de La Plata y de la Universidad Di Tella: el generoso equipo que trabaja en la Biblioteca de la UTDT, el personal del Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene"; el de la sala La Plata y la hemeroteca de la Universidad Nacional de La Plata; las maravillosas personas que forman el equipo de la Biblioteca de la Legislatura Provincial y su sala de microfilmación; el Archivo Histórico Judicial Contencioso Administrativo, su directora y al equipo de historiadores que forman parte de él; Al personal del Museo Dardo Rocha; y al personal

del Museo de la Policía de la provincia de Buenos Aires. Con ellos compartimos charlas y cafés y también el apasionamiento por la pesquisa de archivo.

Tampoco podría aquí olvidarme de mis amigos y colegas de la Universidad Nacional de La Pampa, con ellos descubrí mi vocación por la Historia y la docencia.

A mis padres (Antonio y Aurora), Abuelos/as (Irineo, Margarita, Antonio y Bárbara) y hermanos, los de sangre (Ariel, Fabricio y Darío) y los de la vida, (Ariel, Silvina, José, Vanesa, Juano, Stellita, Ramón, Vilma, Dario, Cristina, Chelo, Javier, Gonza y Cari); a las hermanitas que mis hermanos me dieron (Marcela, Carolina, Dahiis); mis queridos/as sobrinos/as y ahijados/as (Lautaro, Bruno, Ramiro, Agustín, Juliana, Tomás, Jeremías, Martina, Emma). Mi Familia: a ellos les debo quien soy, aun cuando en muchas oportunidades me he alejado de las certidumbres de mis raíces, siempre he vuelto a ellas, porque finalmente comprendí que lo que hay de auténtico en mi ser, habita en esos espacios y con esos afectos que me han acompañado en alegrías y tristezas.

Finalmente, a quien me ha acompañado los doce mejores años de mi vida, mi amada esposa, "Karu", sin ella no hubiera retornado a la Historia. Fue ella la que con su ternura y perseverancia, me hizo ver que no se renuncia tan fácil a lo que amas, o por lo menos no lo haces si no quieres correr el riesgo de perderte a ti mismo. Es ella, la que a diario me inspira y me hace comprender que los proyectos no tratan de resultados, sino de procesos, y que la magia reside en disfrutar cada momento, por trivial que parezca. Porque nada es trivial.

PRÓLOGO

Mi primera conversación con Javier fue en un viaje de regreso de Buenos Aires a La Plata. Ese viaje, reproducido por miles de personas entre 1882 y 1914, es de varias maneras el objeto de estudio de esta tesis.

Bonafina demuestra pasión por una profesión que abandonó sólo por un tiempo, pero por la que siempre mantuvo una llama en su interior. Esa llama se convierte en un entusiasmo desbordante, que parece en ocasiones hacerle querer abarcar todos los temas posibles. Pero tiene razón Bonafina en jugar con diferentes posibilidades. Hay tanto por hacer sobre La Plata.

Con Javier nos une la idea de que la ciudad no debería ser estudiada sólo por historiadores locales. La Plata constituye un objeto de estudio que extrañamente atrae poco interés de los profesionales. Es por eso que Bonafina juega con las diferentes posibilidades que ofrece La Plata y, ocasionalmente, parece atrapado en los múltiples juegos que la fundación de la ciudad ofrece. La Plata merece ser estudiada porque es el mayor sueño en el momento de mayor crecimiento de la Argentina.

Ahora bien, ese sueño, ¿constituyó finalmente un fracaso? A lo largo de todo el trabajo, la pregunta está presente, aunque sólo al final Bonafina la hace explícita. Es el mismo interrogante que sobrevoló mi trabajo sobre Dardo Rocha. Bonafina parece contestarla cuando señala que la ciudad fue cautiva de proyectos políticos en tensión. Pero es sólo un amague. La respuesta no es asertiva. Ese estigma de ciudad fantasma, de funcionarios que vivían en la ciudad de Buenos Aires y se trasladaban a su trabajo por la mañana para retornar por la tarde, sigue estando de alguna manera presente, aunque el viaje, como el que compartimos con Javier, tenga la dirección opuesta.

Como señala Bonafina, la suerte de La Plata es la de Brasilia, o la de Canberra. Parece que las ciudades pergeñadas en un escritorio están condenadas a estar bajo la sombra de otras. Se mantienen lejos de los sueños de sus creadores y están predestinadas a no ser funcionales. La historia de La Plata no se puede contar sin la de Buenos Aires. Es la hija que intento rebelarse a su padre y no pudo.

En la tesis, después de un comienzo vacilante, Bonafina se adentra en la cuestión y nos brinda en los capítulos 4 y 5 su mejor perfil. En el capítulo 4 vemos

a varios emprendedores moviéndose entre los diferentes espacios que les ofrecen los intersticios entre sociedad, estado y mercado. Los casos de Ema de la Barra Llanos, Elvira Sotes, Morales Gauna y Juan Chilotegui nos muestran las estrategias desarrolladas por los actores que en su devenir, especulando, haciendo política o compartiendo amistades, van construyendo una ciudad que es la mayor proeza y la mayor muestra de arrogancia de una generación.

En el Capitulo 5, el análisis de las sociedades de inmigrantes nos permite adentrarnos en un mundo de vinculaciones que excede lo público y lo privado. El autor se propone poner en contexto las organizaciones que se crearon en la Plata y sus vinculaciones con similares en la ciudad de Buenos Aires.

Bonafina nunca escatima riesgos. Toma decisiones. Es valiente en usar diferentes métodos pues, para él, el objeto de investigación se construye a partir del cruce entre incertidumbres y curiosidad. Disfruta, y nos hace disfrutar, de indagar y de hacer historia. Desde el estudio de los actores y sus titubeos, recuperamos el gusto por la historia política.

El viaje que mencionaba en el inicio es el viaje de los platenses. Es la idea de la necesidad de ir y volver a la vieja Buenos Aires desde la nueva. Pero la visión de La Plata como un satélite choca contra un trabajo como el de Bonafina. Con provechosos trabajos como el de Javier, La Plata continuará su lucha en contra de la invisibilidad. Y, probablemente, ya no necesitará inexorablemente hacer referencia a la gran ciudad para encontrar su identidad y la de sus habitantes.

Jorge Troisi Melean (PhD), La Plata, Argentina

"In Europa il popolo riderebbe in faccia a un governo che lo invitasse all'inaugurazione di una nuova città in un semideserto. Si direbbe che quel governo è di pericolosi sognatori invece qui si me-tterà domani la prima pietra di La Plata e fra pochi anni quel luogo solitario sarà una città affollata, palpitante, piena di vi-ta e di avvenire."

18 de noviembre de 1882, citado por Basilio Cittadini en *La Patria degli Italiani.*

CAPÍTULO 1

1.1. La Plata: Un ejemplo de pasión inmoderada a la vuelta del siglo XIX

El 18 de noviembre de 1882 Basilio Cittadini saludaba la colocación de la piedra fundamental en la Capital de la provincia de Buenos Aires. En su mensaje había una advertencia y una promesa de futuro: ¿a quién se le ocurriría fundar una ciudad en un semi-desierto? Sólo a un gobierno de peligrosos soñadores, se respondía. Al mismo tiempo, el lugar era una promesa para los miles de inmigrantes que llegaban cada semana, con la esperanza de construir una nueva vida, en una nueva ciudad.[1]

[1] "En Europa el pueblo se reiría en la cara de un gobierno que lo invitara para la inauguración de una ciudad nueva en un semi-desierto. Se diría que aquél gobierno era de peligrosos soñadores (...) Aquí en cambio, se colocará mañana la piedra fundamental de La Plata y dentro de pocos años, aquél lugar solitario será una ciudad populosa, palpitante de vida y llena de porvenir". Citado en Municipalidad de La Plata. La Plata Argentina. *La Patria degli Italiani , 18 de noviembre de 1882.* Citado también en *La Plata: Municipalidad*, 1999. p. 11. Basilio Cittadini, nacido en Brescia en 1846, "Llegó a Buenos Aires en 1869 para hacerse cargo de la dirección de la *Nazione Italiana*, que dejó de publicarse por la epidemia de fiebre amarilla de 1870/1. (...) Terminada la epidemia, dirigió por algunos meses *L'Italiano*, y estuvo a cargo de *L'Operaio Italiano* en 1872. (...) hasta 1874, cuando fue reemplazado por Onorio Stoppani, fue miembro del Consejo de la Dirección del Banco de Italia y Río de la Plata, realiza un viaje a Italia. En 1876 regresa a la Argentina, y funda el periódico *La Patria*, que a los pocos años se transformó en *La Patria Italiana*, para diferenciarse de La Patria Argentina de los hermanos Gutiérrez. Durante 1877/1878 participó del directorio de *Il Maledicente*, semanario de corte satírico. (...) la quiebra de La Patria Italiana obligó a fundar *La Patria degli Italiani.* Retorna de Italia en 1896, haciendo resurgir *L'Italiano*. En 1902, los periódicos *L'Italiano* y *L'Italia al Plata* se fusionan con *La Patria degli Italiani* bajo este último nombre, quedando la dirección en manos de Cittadini, quien le imprimirá gran impulso debido a sus dotes periodísticas y experiencia. (...)". Citado en Frigerio, José Oscar, *Italianos en la Argentina. Los lombardos*. Buenos Aires, Asociación Dante Alighieri de Buenos Aires, 1999. Fue un activo impulsor, desde la década de 1870, de cuanto acto, mitin o manifestación se realizara, tanto de demandas de la colectividad como de asuntos de interés general. Este activista de orientación republicana fue uno de los impulsores de la protesta de la comunidad itálica contra un artículo publicado en el órgano periodístico de la curia, "Los intereses argentinos", donde se atacaba a la inmigración de ese origen. Las instituciones de la colectividad se movilizaron en conjunto, dejando de lado sus diferencias internas y realizaron un acto multitudinario, donde Cittadini fue sin duda una figura central. En el mismo año, Cittadini junto a Felipe Pezzi y Héctor Varela, encabezó el acto que celebró la caída de Napoléon III y la consiguiente instauración de la República Francesa. Más tarde también festejaban la unidad de Italia después de la derrota del Papa y en 1872, luego de la muerte de Mazzini, iniciaban la larga gestión que llevaría a la erección de una estatua

En 1890, ocho años más tarde, los viajeros que visitaban la República Argentina recibían la recomendación de visitar la ciudad de La Plata. El método más ágil de realizar el viaje era a través del ferrocarril. Para ello debían dirigirse a la estación central, a la que llegaban en coche tirado por caballos, sacar el boleto y ascender al tren. El recorrido atravesaba la Boca y Barracas al Sud (la actual Ciudad de Avellaneda), a lo largo de terrenos anegadizos rodeados de galpones y cabañas de madera; se pasaba por Quilmes, que era una pequeña ciudad, rodeada de villas y jardines, y después de hora y media a través de una zona sin ningún tipo de construcciones se llegaba a la monumental estación de La Plata. Era un vasto edificio de estuco blanco, ubicado en calle 7, en el café de Paris se podía desayunar y allí también estaba ubicado un suntuoso hotel.

En la visita a la ciudad el observador descubría que estaba dividida en cuadrados y estrellas, con calles amplias, avenidas más anchas que lo normal e inmensos *boulevares* sembrados de altos postes telegráficos y columnas, aún más altas, para la luz eléctrica. Todas las calles del centro de la ciudad estaban surcadas por innumerables rieles de tranvía y bordeadas de palacios de reciente construcción y de gusto ecléctico. Las dimensiones eran importantes; los enormes edificios públicos ocupaban, con los jardines que los rodeaban, una hectárea de terreno. Todo el casco urbano ostentaba estilos diferentes; el corintio al lado del renacimiento italiano, y junto a ellos el dórico. La diversidad en la construcción abrumaba: el Palacio de Gobierno de la Provincia, los Ministerios de Instrucción Pública, de Interior y Finanzas, el Banco de La Provincia; el Banco Hipotecario, la jefatura de Policía, la Dirección de Obras Públicas, la Dirección General de Escuelas, la Cámara de Diputados, Senado, los Tribunales, un teatro, un observatorio, un museo, el Palacio del Gobernador, y una entrada monumental a un espacio que aún no existía (el Paseo del Bosque), especie de triple arco de triunfo que dejaba ver una plantación de eucaliptos. Había también gran cantidad de casas particulares, muchas de ellas desocupadas, comercios que parecían desiertos, un enorme mercado, veintitrés plazoletas y plazas, monumentos, fuentes y una catedral que, si bien aún no se elevaba más de tres metros del nivel del suelo, ya tenía una apariencia colosal; era el único edificio público que estaba inconcluso, todos los demás se encontraban terminados y llenos de empleados y funcionarios.

Uno de estos viajeros extranjeros que había visitado la ciudad en 1890, mencionaba:

> "...Absolutamente desolado es el aspecto de esta gran ciudad de casas dispersas, en que cada calle termina bruscamente en una llanura abierta y desierta. Allí hay de todo,

en su memoria en Buenos Aires. Fue presidente del Círculo de la Prensa y durante 11 años de la Asociación Dante Aligheri; autor del libro *Propaganda argentina en Italia*, de 1910, el gobierno de su país lo nombró Gran Oficial. Ver Sabato, Hilda, *La política en las calles: Entre el voto y la movilización, 1862-1880*. Buenos Aires. Editorial Sudamericana, 1998. pp.67-68 y 195-200. Para un estudio detallado acerca de la prensa italiana en Buenos Aires ver, Cibotti, Ema, *1880-1890, una década de prensa italiana en Buenos Aires. Liderazgo y trayectoria pública de sus principales hombres*, Buenos Aires, tesis de maestría FLACSO, abril de 1995.

dirán; sí, de todo...salvo habitantes y una razón de ser. La cifra oficial de 60.000 almas es tan falaz como la mayor parte de las cifras inscriptas en los cuadros estadísticos de la República Argentina; con mucho, hay aquí 40.000 habitantes, si se cuenta la multitud de empleados que llegan en tren y se vuelven; evitan el aburrimiento de las noches en La Plata quedándose en Buenos Aires o en los alrededores de la ciudad. Por lo tanto cuando cae la noche, las calles vacías de la ciudad monumental se iluminan brillantemente con luz eléctrica; incluso, las elevadas columnas y los globos deslumbradores continúan a lo lejos en la llanura circundante, donde no hay una casa, donde no hay siquiera un esbozo de ruta. ¿Por qué?, pero, ¿Por qué? A cada instante, uno se pregunta por qué esto y por qué aquello, cuando se pasea por esta ciudad incomprensible en donde parece haber soplado un viento de locura. ¿Por qué, por ejemplo, la ciudad se construyo a 5 kilómetros del puerto, proyectado al mismo tiempo que ella e inaugurado con gran pompa y discursos a discreción en marzo de 1890? La única explicación que ha podido darse es que los promotores de la fundación de la ciudad poseían terrenos en el lugar en que se construyó la ciudad, mientras que no tenían ninguno en absoluto más cerca del río; algunas almas caritativas prefieren admitir, sin embargo, que al elegir el emplazamiento actual, tuvieron por objeto dejar lugar en abundancia para un desarrollo concomitante de la ciudad y del puerto..."[2]

El puerto, denominado Ensenada, estaba situado sobre el Río de la Plata, a unos 9 kilómetros de la ciudad, junto a la desembocadura del río Santiago, y se comunicaba con la ciudad por una línea de tranvías y varios ramales de líneas ferroviarias.

Los expertos de la época afirmaban que el Puerto de la Ensenada era superior al de Buenos Aires. Por lo menos, desde mediados del siglo XIX las voces de condena se elevaban casi con unanimidad en contra del puerto de Buenos Aires, al que, decían, no se podía entrar sin dificultad y peligro, dado que sus dársenas, tanto la norte como la sur, apenas ofrecían un refugio insuficiente cuando los vientos soplaban con violencia. Lo cierto era que para 1890, el puerto de la Ensenada, aún no había despegado, y estaba lejos de poder hacerlo. Las obras se habían iniciado en 1884 bajo la dirección del ingeniero danés, T.A.Waldorp3, al puerto se entraba por un canal exterior de cuatro kilómetros y medio de largo y trescientos metros de ancho

[2] Child Theodore en *Les républiques hispano-américans. Ouvrage illustrée de 151 gravures et de 8 cartes. París, Libraire Ch. Herissey, 1891: 480 pp. Cap. "A travers de L´Argentine. En province". Pp. 332-343: Citado en Barcia, Pedro. La Plata Vista por los viajeros 1882-1912, ediciones del 80* y Librería Juvenilia, 1982. La Plata, República Argentina. pp. 181-182.

[3] Como ya lo han señalado Graciela Silvestri y Fernando Aliata, era una práctica común en la época contratar profesionales europeos para la construcción de obras que demandaban complejos conocimientos arquitectónicos. Cfr. Silvestri, Graciela, *El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2003. Aliata, Fernando, "La ciudad regular. Arquitectura edilicia e instituciones durante la época rivadaviana", en AAVV, *Imagen y recepción de la Revolución francesa en la Argentina*, Buenos Aires, GEL, 1990 y su tesis doctoral defendida en el año 2000. *La Ciudad Regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario*, 1821-1835, Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2006.

formado por dos espigones o empalizadas construídos con veinte mil estacas y trescientos mil metros cúbicos de piedra. Este canal desembocaba en el lecho profundo del Río de la Plata y alcanzaba una profundidad de siete metros en el centro. Los navíos penetraban en un canal interior dividido en varias secciones y que tenía una longitud total de tres kilómetros y medio, en tanto que el ancho variaba entre ciento cincuenta y ciento ochenta metros, con una profundidad uniforme de siete kilómetros. A cada lado del gran dique, había un canal lateral, con prolongaciones, a partir del cual las goletas costeras podían aproximarse a la costa y descargar en el Dique.[4]

Eran muchas las voces que temían que la ciudad de La Plata permaneciera en "el estado curioso de extravagancia provincial"[5]. Estaba claro para muchos de sus contemporáneos que en América del Sur la creación de una ciudad no era en absoluto, una cuestión tan sencilla y tan lógica como en los Estados Unidos; no existían en América del Sur fábricas que ocuparan a millares de obreros, ni tampoco enormes molinos. No había, por lo tanto, ninguna necesidad de ciudades industriales. Las ciudades comerciales, por otra parte, se fundaban y crecían allí donde eran necesarias, como lo probaban Buenos Aires y Rosario o, con posterioridad, la ciudad de Avellaneda. Por otra parte, la industria ganadera no exigía ciudades, mientras que la industria agrícola tenía sus mercados a lo largo de los ríos y de las líneas ferroviarias.[6]

Incluso para sus mayores detractores, la fundación de La Plata y su construcción en tiempo record para la época, constituía uno de los fenómenos sociológicos más extraordinarios de finales del siglo XIX. Para los observadores, el porvenir de la ciudad no podía ser industrial o comercial, y tampoco había posibilidades de que se transformase en un centro de agitación política, dado que la vida política de la provincia estaba concentrada en la ciudad de Buenos Aires. La década del ´80 había sido importante en términos de especulación en la compra-venta de terrenos y la construcción de viviendas particulares, pero un desastre político: la derrota de Rocha en las presidenciales en 1886. Otro fenómeno económico y político, la crisis y la revolución de 1890, frenaron el crecimiento. El único destino, era convertirse en una ciudad de funcionarios, pero por desdicha, como lo habían constatado muchos observadores de la época, ellos no querían habitar en ella y tomaban por la mañana y por la noche, de ida y de vuelta, el tren de lujo de la Compañía de trenes del Sur, para regresar a Buenos Aires.La Plata parecía ser, en 1890, un instructivo ejemplo de las pasiones inmoderadas por las empresas gigantescas y de la tendencia a forzar la marcha del progreso. La ciudad se encontraba atravesada por los ideales del progreso ilimitado que habían signado todos los esfuerzos del Siglo XIX. La fe en el progreso fue el faro del Siglo XIX: la Revolución Industrial y el ferrocarril, las nuevas ideas científicas y un mundo que cambiaba a una velocidad vertiginosa, la

[4] Paula, Alberto, S. J. de, *La Ciudad de La Plata sus tierras y su arquitectura*. Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987. Cfr. El capítulo VI. pp. 333-344.

[5] Child Theodore, op. cit. 182.

[6] Barcia, Pedro. Op. Cit. Ver su estudio preliminar. pp. 9-43.

expansión de las fronteras conocidas y el crecimiento de las ciudades. Todo ello sostenido por seres humanos de nuevo cuño: escritores, políticos, profesionales, soldados, periodistas, hombres y mujeres que tenían la necesidad de abarcar todos los aspectos del pensamiento y de la acción.

Dardo Rocha[7], el fundador de la ciudad, era un hombre del siglo XIX, para él no había obstáculos que no pudiesen ser vencidos. Era un nuevo tipo de hombre cuya mirada estaba puesta en el futuro, en la búsqueda del progreso ilimitado. Como político debió enfrentarse a Roca; de hecho La Plata fue parte de su proyecto político, y como tal, representaba su apuesta política, como líder del "porteñismo" que aspiraba a ocupar el sillón de Rivadavia. Como escritor no llegó a ser tan importante como Alberdi o Sarmiento, aunque trató de seguir sus ideales.[8]

Rocha estaba haciendo historia con la creación de La Plata, y era consciente de ello, pero tuvo la desventura de estar enemistado con el fundador de la historiografía Argentina, Bartolomé Mitre, y un manto de olvido cubrió su participación en los grandes acontecimientos de la época, el mismo manto que cayó sobre la ciudad de La Plata.

Le tocó a Dardo Rocha ser un mensajero entre dos épocas. De alguna forma, fue un nexo entre la época de Rosas y la de Hipólito Yrigoyen. La historia de la ciudad de la Plata, nos muestra las posibilidades del progreso, pero también los límites de él. Fue la ambición política de Rocha la que construyó la ciudad, y, como tal, La Plata tuvo la misión histórica de reinventar la ciudad de Buenos Aires. Rocha aspiraba a recrear la ciudad más poderosa del Río de la Plata. Los porteños de finales del Siglo XIX eran hijos de la ciudad y de la provincia, para ellos ambas eran parte de la misma materia: La Plata tuvo la misión de convertirse en "La Nueva Buenos Aires". Se creó para competir con una ciudad que había dejado de pertenecer a los porteños, Rocha lo sabía y su misión fue, refundar la ciudad de Buenos Aires con un puerto natural que superase al puerto perdido, tenía que ser más civilizada, una verdadera metrópoli abierta al mundo, una apuesta diferente a la del interior del país. Debía

[7] Debo estas reflexiones a los estudios de Gustavo Vallejo y Jorge Troisi Melean y a las conversaciones mantenidas con Emir Reitano y Guillermo Ranea.

[8] Cfr. Alonso Paula, *Jardines Secretos, legitimaciones públicas: el partido Autonomista Nacional y la política argentina de fines del siglo XIX*. 1ª ed. Buenos Aires; Edhasa, 2010. Ver la Introducción y la primera parte cap. 1 y 2. pp.13–88. La autora logra, a través del análisis del PAN (Partido Autonomista Nacional), cuestionar la visión clásica de la política nacional entre los años 1880 y 1892, reducida al control de una oligarquía, por la que el presidente habría tenido un estricto control sobre el partido, a partir del poder que ejercía sobre los gobernadores provinciales. Al mismo tiempo que cuestionar la imagen de la existencia de un alto grado de centralización en manos del presidente, cuya disponibilidad de recursos (la intervención federal y el patronazgo del Estado) le habría permitido romper el dualismo federal, esto es, la coexistencia del poder nacional y los poderes locales. Parece, ahora, estar claro que esta visión tiende a desconocer el laberinto de facciones que conformó el partido, y que minimiza las limitaciones que la maraña de grupos impuso a sus líderes, por la misma razón ignora la exigencia de negociaciones constantes y simplifica el impacto que la dinámica generada dentro del partido hegemónico ejerció sobre las instituciones y sobre el ejercicio del gobierno. Sin buscarlo, la imagen del pasado que contenía esta interpretación, desconocía el sistema de competitividad interna generado dentro del partido por el control de la sucesión, esto equivalía a sobredimensionar el poder del presidente así como el peso de los mecanismos de control a su disposición y subestimar el poder y las opciones de los líderes provinciales y aspirantes a ocupar la presidencia.

contener todos los avances científicos y arquitectónicos de la época, mejores teatros, y un espacio urbano que mirase al siglo XX. Si la Universidad de Buenos Aires es del Siglo XIX, la de la Plata ya se encuentra entronizada en el Siglo XX. Tenía los recursos y un lugar vacio, los polos de cultura y civilización, La Plata era la ciudad del futuro y como tal iba a atraer a los porteños.[9]

Antes de crearse, la ciudad de La Plata estaba en las mentes de todos los intelectuales y políticos de la época. Por lo menos, desde mediados del siglo XIX, o incluso durante la época rivadaviana, los debates en torno de las reformas que necesitaba la vieja ciudad, eran parte de un proyecto aletargado, pero vigente. El higienismo, la salubridad, el orden, la lenta transformación de la ciudad bárbara en la ciudad del futuro son las características que deberán diferenciarla de Buenos Aires[10]. La relativa pacificación de 1880 será el espacio para pensar en el futuro. La Plata debía ser el triunfo del proyecto civilizatorio. Rocha al unir su destino político al de la ciudad, fracasó en su proyecto político y con él la ciudad se hundió en el olvido, y pasó a vivir bajo la sombra de Buenos Aires. En 1905 sufrió una doble derrota: la nacionalización del Puerto de Ensenada y de la Universidad. Fue la última derrota de Rocha, cuando la Universidad Provincial, la misma que encerraba la posibilidad de que La Plata se transformase en la "Oxford argentina"[11] (la expresión es de Joaquín V. González), fue nacionalizada ante el embate del ejecutivo provincial que le retaceaba los fondos para su funcionamiento.[12] Esa sería la última batalla de Rocha por su ciudad, y también allí fue vencido. La propia vida de Rocha

[9] Cfr. Zuccalá, Inés y Musmano, Roberto. *La Plata, una Creación de la Generación del 80*. La Plata: Municipalidad de La Plata. 1981. Una de las mejores investigaciones sobre los conflictos que debió afrontar Dardo Rocha, puede encontrarse en Troisi Melean, Jorge, *Dardo Rocha. El último porteño*. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Dirección Provincial de Patrimonio Cultural. Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". Serie Gobernadores Bonaerenses, 2006.

[10] Algunas de estas problemáticas relacionadas con la ciudad de Buenos Aires han sido tratadas extensamente en Liernur, Francisco y Silvestri, Graciela (eds.), *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*. Buenos Aires: Sudamericana, 1993;y la tesis doctoral de Silvestri, Graciela defendida en 1997, publicada en el año 2003 como *El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2003. Aliata, Fernando, *"La ciudad regular. Arquitectura edilicia e instituciones durante la época rivadaviana"*, en AAVV, Imagen y recepción de la Revolución francesa en la Argentina, Buenos Aires, GEL, 1990 y su tesis doctoral defendida en el año 2000. *La Ciudad Regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario*, 1821–1835, Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2006.

[11] Vallejo Gustavo, *Escenarios de la Cultura Científica Argentina*, Ciudad y Universidad (1882–1955), CSIC, Colección de estudios sobre la Ciencia N 49, Madrid, 2007. Ver sobre todo el Capítulo IX "Universidad Nueva y Tutorial System".

[12] La Política Provincial del año 1903 enfrenta una crisis institucional que obliga a declarar extinguida la Universidad Provincial, como consecuencia de una intromisión de la política nacional en las decisiones provinciales. Esto provoca la demanda del Dr. Dardo Rocha como Rector de la Universidad para evitarlo, y así dejar a la Ciudad de La Plata, sin su Alta Casa de Estudios. La defensa de Rocha se basa en que la decisión violaba abiertamente los principios constitucionales de la libertad de enseñar y aprender así como las disposiciones de la Ley 1420 sobre gratuidad y obligatoriedad de la enseñanza, pero que queda sin sentencia por la intervención federal en la provincia. Cfr. Archivo de demandas originarias de la Suprema Corte. Archivada bajo el número 2582. Legajo número 77, del 3 de abril de 1939.

luego de 1905 y su muerte en 1921, son la metáfora de lo que pasaría con la ciudad. La sepultura política de Rocha también fue la de La Plata, Rocha vivió y murió siendo un porteño, nunca llegó a considerarse platense. Fue un liberal desde lo político, un proteccionista en el Congreso, conjuntamente con Pellegrini, apoyando a la industria, y creyendo que la inmigración era un gran aporte al progreso. Su posterior participación en la liga patriótica, fue producto de haber sobrevivido veinte años más que los protagonistas de su generación. El mismo hombre que estaba abierto a las nuevas ideas de finales del Siglo XIX, no estaba preparado para asumir los cambios que traía el Siglo.[13]

1.2. La historia de las ciudades: una aproximación a sus fuentes.

La literatura, el periodismo y las crónicas de viaje han estado entre los géneros de representación más estudiados en las últimas décadas, por diferentes tipos de obras que podemos ahora agrupar como antecedentes de la historia cultural urbana. En primer lugar se encuentran los estudios sociológicos sobre la literatura, con especial referencia a los temas urbanos. En este sentido, novelistas del siglo XVIII como Fielding y Defoe fueron tomados como punto de partida por Berger para su estudio sobre novela y ciencias sociales, donde se exploran, entre otras variables sociológicas, el proceso de industrialización en la novela victoriana y el crecimiento urbano en el realismo y naturalismo decimonónicos.[14] Para la modernidad industrial, Carl Schorske esbozó una temprana y breve lectura de las grandes imágenes que dieron cuenta de la ciudad europea desde la Ilustración.[15] Sobre la percepción de la modernidad urbana en Europa y Norteamérica, está el minucioso estudio de Andrew Lees, basado en literatura y periodismo.[16] Para el caso norteamericano en particular, después de la famosa tesis desarrollada por Morton y Lucia White sobre el supuesto "antiurbanismo" de los pensadores y artistas norteamericanos desde Jefferson hasta Frank Lloyd Wright, otras vertientes urbanas de este siglo fueron compiladas en la edición de Jaye y Watts.[17]

[13] Cfr. Luna, Félix, *Dardo Rocha*, Editorial Planeta, grandes protagonistas de la Historia Argentina, 2001. Troisi Melean, Jorge, *El último porteño*. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Dirección Provincial de Patrimonio Cultural. Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". Serie Gobernadores Bonaerenses, 2006.

[14] Berger, Morroe, *La novela y las ciencias sociales. Mundos reales e imaginarios* (1977), trad. Francisco González Aramburo. México: Fondo de Cultura Económica, 1979.

[15] Schoske , Carl E., "The idea of the city in European thought: Voltaire to Spengler", en Handlin, O. y Burchard , J. (eds.), *The Historian and the City, pp. 95-114* ("La idea de ciudad en el pensamiento europeo: de Voltaire a Spengler", Separata Punto de Vista, *Revista de Cultura*, año 10, no. 6, julio-octubre 1987, pp. iii-xix).

[16] Lees, Andrew, *Cities Perceived. Urban Society in European and American Thought*, 1820-1940. Manchester: Manchester University Press, 1985.

[17] White, Morton y Lucia, *The Intellectual versus the City. From Thomas Jefferson to Frank Lloyd Wright.*

Dentro del campo de la historia urbana, Lewis Mumford hizo uso de referencias literarias y filosóficas para reforzar argumentos sobre los cambios sociales y las transformaciones morfológicas en distintos momentos en *The City in History*, lo cual puede decirse que contribuyó a enriquecer y hacer más erudito y cautivante su discurso narrativo. Aunque haya declarado sus propias limitaciones con respecto a la erudición mumfordiana en la introducción a *Flesh and Stone* (1994), ese recurso multidiscursivo ha sido después capitalizado por el sociólogo Richard Sennett en sus obras más recientes sobre las formas de relación del hombre occidental con el espacio público.[18]

Vale también mencionar el tratamiento y los capítulos que historiadores del urbanismo como Choay y Sica han dedicado en sus obras panorámicas a la imagen de la ciudad en los discursos artísticos durante la emergencia de la modernidad industrial. El tema de la percepciones de la gran ciudad de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX alcanzó a mediados de los años 1980 su obra emblemática en *Metropolis, 1890-1940* (1984), editada por Anthony Sutcliffe.[19] Sobre la base de su conocimiento como historiador urbano y reuniendo artículos de especialistas internacionales, el autor siguió las representaciones de las grandes ciudades (Londres, París, Berlín, el Ruhr, Nueva York, Moscú y Tokio) en diferentes discursos artísticos en el mismo período, desde el Impresionismo pictórico hasta el cine.[20]

En América Latina en general, Richard M. Morse había hecho una temprana y breve exploración de la crítica de la ciudad de entre siglos en intelectuales latinoamericanos de ascendencia positivista, tradición que reconoce como la más influyente en las ciencias sociales posteriores.[21] Por su parte, José Luis Romero y Angel Rama trazaron los cambios de la moderna civilidad latinoamericana, desde la perspectiva de la historia urbana en el caso de Romero, y desde la crítica literaria en el de Rama.[22]

Cambridge, Mass.: Harvard University Press, The MIT Press, 1962 (*El intelectual contra la ciudad, de Thomas Jefferson a Frank Lloyd Wright*, trad. E.L. Revol. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1967). Michael Jaye y Ann C. Watts (eds.), *Literature and the American Urban Experience*. Manchester: Manchester University Press, 1981.

[18] Mumford, Lewis, La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas; versión castellana E. L. Revol. Buenos Aires: Infinito, 1966. Título original: *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects*. Sennet, Richard, *Families Against the City: Middle Class Homes of Industrial Chicago*, 1872-1890, Harvard,1970.; *The Fall of Public Man, Knopf*, 1977.trad. G. Di Masso. Barcelona: Península, 1978; *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities*, 1990. Londres: Faber and Faber, 1993; *Flesh and Stone. The Body and the City in Western Civilization*,1994. London: Faber and Faber, 1996, (publicado en castellano como *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza. 2007). *The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities*, Faber and Faber ,1991. *The Craftsman*, Allan Lane, 2008 (*El artesano*. Anagrama. 2009).

[19] Sutcliffe, Anthony (ed.), *Metropolis, 1890-1940*. Londres, Mansell, 1984.

[20] Ver por ejemplo Sutcliffe, Anthony "The Impressionists and Haussmann's Paris", *French Cultural Studies, vi*, 1995, pp. 197-219; "The Planner at the Movies: The Silver Screen as a Mirror of Planning and Architecture, 1918-1998", en Freestone, Robert (ed.), *20th Century Urban Planning Experience. 8th International Planning History Conference*. Sidney (Australia): International Planning History Society, University of New South Wales, julio 1998, pp. 886-893.

[21] Richard M. Morse, "Los intelectuales latinoamericanos y la ciudad (1860-1940)", en Jorge E. Hadoy, Richard M. Morse, Richard P. Schaedel (comps.), *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, Ediciones Siap, 1978, pp. 91-112.

[22] Romero, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas* (1976). México: Siglo Veintiuno Editores, 1984;

Dentro del campo de los estudios urbanos, Hardoy hizo referencia al "rico material" que aguardaba dentro del espectro de fuentes no convencionales de la historiografía —literatura de ficción y crónicas de viajes, obras de estadistas, científicos y técnicos— para una nueva historia urbanística del período republicano.[23] Anticipaba con ello el eventual desarrollo de una historia cultural urbana, al menos para el período entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX, cuando el urbanismo en su sentido más amplio, como proceso de cambio social, surgió en los contextos nacionales como parte de los cambios en la cultura urbana de las sociedades "post-coloniales", que aspiraban a modernizarse bajo la europeizada égida de diferentes paradigmas: orden, progreso, civilización, higienismo, modernismo, funcionalismo. Por ello acaso ese período haya resultado especialmente revelador y prolífico para diversas revisiones que, a propósito de distintas manifestaciones de la urbanización y el urbanismo, se han hecho en la última década: desde las obras de Pineo y Baer sobre el cambio social y las reformas urbanas; pasando por las de diferentes formas de representación artística.[24]

Quizás por las mismas razones, el período de las "ciudades burguesas" y su tránsito hacia la masificación posterior a la Primera Guerra Mundial, para utilizar la periodización de José Luis Romero, convocó a una serie de estudios que, desde fines de los años 1980, han producido ejemplos de historia cultural urbana sobre distintas ciudades latinoamericanas. Para ello han hecho uso de aproximaciones novedosas e integrales sobre la transformación física y las nuevas formas de sociabilidad de los distintos grupos urbanos. Esta producción intelectual tuvo la posibilidad de incorporar un espectro de fuentes no convencionales dentro de la historiografía tradicional. Todos ellos se dispusieron a observar temas y problemas diversos con el objetivo de discutir la vida de las ciudades; al mismo tiempo que estas nuevas formas de abordaje metodológico reconocieron el peso del contexto político y económico, pusieron el acento en la sociedad, en la cultura, en el paisaje, en los rastros de la vida cotidiana, en el mundo del trabajo, en el hogar, en el barrio, en las organizaciones comunitarias. Se propusieron tender puentes hacia disciplinas diversas buscando incorporar nuevos tópicos y refrescando el aire de las ciencias sociales y humanísticas con nuevas preguntas junto con esbozos de respuestas, que sin pretender ser definitivas, buscaban iluminar un espacio intelectual plagado de penumbras.[25]

Rama, Angel, *La ciudad letrada*. Hanover: Ediciones del Norte, 1984.

[23] Hardoy, Jorge E., "*Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina*", en Jorge E. Hardoy, Richard M. Morse (comps.), Repensando la ciudad de América Latina, Buenos Aires, GEL, 1988, pp. 97-126. La versión inglesa apareció como "Theory and Practice of Urban Planning in Europe, 1850-1930: Its transfer to Latin America", en J.E. Hardoy y R.M. Morse (eds.) *Rethinking the Latin American City*. Washington: The Woodrow Wilson Center, The John Hopkins University Press, 1990, pp. 20-49.

[24] Pineo, R. y Baer, J.A. (eds.), Cities of Hope. *People, Protests and Progress in Urbanizing Latin America*, 1870-1930. Boulder: Westview Press, 1998.

[25] Valgan como ejemplos Scobie, James R., *Buenos Aires: From Plaza to Suburb, 1870-1910*. Nueva York: Oxford

Un trabajo seminal es el de Francis Korn y Lidia de la Torre (1974), quienes para el caso de Buenos Aires, nos dicen que en el periodo 1870-1914 hubo una disminución progresiva del porcentaje de personas que vivía en los conventillos. Esta situación se daba al mismo tiempo que seguían ingresando al país cientos de miles de inmigrantes pobres por año que pasaban a ocupar la mayor parte de los empleos: empleados y dueños de comercios, obreros y dueños de industrias, inquilinos y propietarios de inmuebles. Mientras, la población criolla, preexistente al gran movimiento inmigratorio, pasaba a ser un porcentaje cada vez menor de la población total. La industria y el comercio en las ciudades pasaron a ser ámbitos semi-exclusivos de los recién llegados. Los que se alojaban en la "peor vivienda posible de la época", el conventillo, pasaron de ser el 25% de la población total de la ciudad de Buenos Aires, en 1887, al 9% en 1919, en medio de un proceso de cambio y transformaciones constantes. Durante todo el período y el espacio considerados hubo casi ocupación plena y la relación entre el precio promedio del alquiler de un cuarto de conventillo y los peores salarios de la época (los de albañil y herrero) era de alrededor del veintidós por ciento. El número de propietarios de vivienda, fue en aumento y no sólo creció más que la población, sino que creció durante el período, con un 60% de extranjeros entre ellos: "entre 1887 y 1914 la población aumento un 264%, mientras que los propietarios crecieron 400%".[26]

Jeffrey Needell en un libro publicado originalmente en 1987, nos presenta un análisis socio-cultural de la Belle Epoque tropical: Río de Janeiro entre 1898 y 1914. Relata cómo la élite de la ciudad evolucionó desde una sociedad semi-rural, esclavista, patriarcal y centro de las exportaciones del café a través del puerto, cuyo régimen era el de una corte monárquica, hacia una sociedad, profesional, rentista que se ubicaba en la corteza superior y que dominaba el centro de una república

University Press, 1974 (Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910. Buenos Aires: Solar-Hachette, 1977; Korn, Francis; *Buenos Aires: los huéspedes del 20 Buenos Aires*, AR Sudamericana 1974. *Buenos Aires 1895: una ciudad moderna*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella, 1981. Korn F. Sigal Silvia, *Buenos Aires antes del centenario: 1904-1909*, 1a ed. Buenos Aires: Sudamericana, 2010. *Buenos Aires, Mundos Particulares: 1870-1895-1914-1945*. Buenos Aires: Sudamericana, 2004.; Armus, Diego (comp.) *Mundo urbano y Cultura Popular, Estudios de Historia Social Argentina*, Editorial Sudamericana, Historia y Cultura, 1990, Liernur, Francisco y Silvestri, Graciela (eds.), *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*. Buenos Aires: Sudamericana, 1993;y la tesis doctoral de Silvestri, Graciela defendida en 1997, publicada en el año 2003 como *El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2003. Aliata, Fernando, *"La ciudad regular. Arquitectura edilicia e instituciones durante la época rivadaviana"*, en AAVV, Imagen y recepción de la Revolución francesa en la Argentina, Buenos Aires, GEL, 1990 y su tesis doctoral defendida en el año 2000. *La Ciudad Regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*, Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2006. Christianne Crasemann Collins, *"Urban Interchange in the Southern Cone: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931)"*, *Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol. 54, No. 2, Chicago: Society of Architectural Historians, junio 1995, pp. 208-227; Berjman, Sonia, *Plazas y parques de Buenos Aires: la obra de los paisajistas franceses. André, Courtois, Thays, Bouvard, Forestier, 1860-1930*. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1998; Gorelik, *Adrian La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

[26] Korn, Francis; de la Torre, Lidia, "La vivienda en Buenos Aires 1887-1914". *Desarrollo Económico*, Vol. 25, No. 98 (Jul. Sep., 1985), pp. 245-258.

oligárquica «modernizadora». Se analizan temas tan variados como la arquitectura, la literatura, la prostitución, la reforma urbana, la familia, las escuelas secundarias, y el salón. Evoca un ambiente cada vez más marcado por las relaciones con Europa, que demuestra las formas en que la cultura francesa e inglesa impregnaba la vida de los miembros de la élite y de las maneras que encontraron para adaptarlas a sus necesidades y perspectivas. Teniendo en cuenta que la construcción como estrato dominante era de origen relativamente reciente y profundamente heterogéneo en su constitución. Este estudio resulta una exploración de la «dependencia» cultural en un mundo, cosmopolita, de fin de siglo en donde la cultura urbana también será de interés en las cuestiones más amplias de la cultura y el colonialismo durante la marea alta del imperialismo europeo.[27]

Fernando Aliata, en su tesis doctoral, defendida en el año 2000, *La Ciudad Regular*, examina tanto las ideas y los proyectos referidos a la organización urbana y territorial, como la incidencia que tuvieron en su reconfiguración a partir de la década de 1820. Entre otros, se ocupa de la reorganización territorial provocada por las transformaciones socioeconómicas, políticas y culturales desencadenadas por el proceso revolucionario; del desarrollo y las mutaciones que afectaron a Buenos Aires y a las ciudades del interior; de los debates sostenidos hacia 1826 en torno a la cuestión de la capital; del papel de los poblados en la expansión de la campaña bonaerense el trabajo. Para ello toma al programa del grupo rivadaviano como centro y eje articulador de los diversos temas y problemas tratados, ya que su espesor político e ideológico permite considerarlo como el más orgánico y profundo de los ideados en el período, pero también como el más conflictivo. Este programa tuvo dos grandes temas de acción que tuvieron al estado —primero el bonaerense y luego el nacional— como principal actor: i) lograr el dominio efectivo del territorio, considerado entonces como un espacio vacío y desarticulado, pero pasible de ser incorporado al mundo de la producción; ii) hacer de Buenos Aires una gran metrópoli que pudiera convertirse en modelo y centro irradiador hacia el resto de la República de los valores e instituciones de la modernidad política y cultural. Uno de los aspectos más destacables del intento de modernización de Buenos Aires, y que permite ejemplificar tanto las concepciones en juego como las modalidades finalmente asumidas, es lo que Aliata denomina como "política de la regularidad". La misma retomaba la tradicional cuadrícula colonial, pero resignificada en función de nuevos intereses e ideales; así, perdía su homogeneidad y definía zonas particularizadas no sólo para el mejor funcionamiento de la ciudad, sino también para evidenciar la distinción entre lo público y lo privado. Esta política era acompañada por una extensa normativa cuyo presupuesto era que el ordenamiento de los espacios incidiría en el desarrollo institucional y en el comportamiento de los ciudadanos de Buenos Aires. Al mismo tiempo, allí donde una historiografía sólo atenta a las mudanzas políticas señala una abrupta clausura provocada por el ascenso

[27] Needell, Jeffrey D. *A Tropical Belle Époque: Elite Culture and Society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987. "Identity, Race, Gender, and Modernity in the Origins of Gilberto Freyre's Ouvre." American Historical Review. 100 (1) (February 1995): 51–77.

de Rosas al poder, Aliata plantea la existencia de líneas de continuidad. No sólo por la concreción de varios proyectos, aunque adaptados a los nuevos tiempos, sino porque aspectos sustanciales de la política urbana del rosismo siguieron teniendo como guía valores y lenguajes de matriz republicana y neoclásica, así como también se mantuvo la presunción sobre el carácter de guía de la República que debía asumir la ciudad.[28]

Adrian Gorelik, en su tesis doctoral publicada en 1998 utiliza figuras materiales y culturales para definir el proceso de constitución de un espacio público metropolitano, la grilla y el parque, contraponiendo la caracterización política "reformista" a la noción de "modernización". Lo que le interesa es mostrarnos cómo la ciudad y la cultura se producen mutuamente y que al mismo tiempo la grilla y el parque son la encarnación de un proyecto público sobre la ciudad, una voluntad cuya capacidad y consecuencias son increíbles teniendo en cuenta la época en la que los eventos se suscitan. La existencia en Buenos Aires de un tablero público extendido, que abarcará a la ciudad existente y también al crecimiento que se daría décadas después, al mismo tiempo, que fue una de las bases materiales urbanas, que generó la posibilidad de un espacio público: En el mismo proceso, la grilla se fue asentando en la estructura urbana como uno de los factores claves en la futura integración social y cultural. Este crecimiento estaría hablando de una construcción lenta y asordinada: de instrumentos de intervención urbanística, de la construcción de una administración pública capaz de ponerlos en práctica, de proyectos políticos y proyectos urbanos que marcaron buena parte del siglo XIX, a través de diversas experiencias de gestión de la ciudad, pero, sobre todo, a partir de discusiones intelectuales y políticas que ponen a la ciudad y su espacio público en el centro del debate cultural sobre la definición de la Nación. El contexto de los temas abordados se desarrolla con importantes líneas de continuidad, en donde cambiar la sociedad y cambiar la ciudad, llegan a ser términos polivalentes, constituyendo ambos proyectos el reverso de la misma moneda.[29]

Diego Armus, en *La Ciudad Impura*, toma como excusa una enfermedad: la tuberculosis, para analizar cómo las largas décadas signadas por la ausencia de certezas terminaron colocando a esta dolencia en una trama de problemas que exceden lo biomédico. Analizando las imágenes, asociaciones y experiencias de una subcultura, que durante siete u ocho décadas saturaron de significaciones a la tuberculosis y su lugar en la vida de Buenos Aires, se logró abarcar aspectos de la vida en la ciudad que conectan al siglo XIX con el siglo XX. Las metáforas, asociaciones y percepciones

[28] Aliata, Fernando, *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario*, Buenos Aires, Prometeo, 2006. "Continuidades y Rupturas en la ciudad del ´800. El caso de los mataderos porteños. 1820-1900." En colaboración con Graciela Silvestri, en *Anales del Instituto de Arte Americano n° 26*. 1989. "La ciudad regular. Arquitectura edilicia e instituciones durante la época rivadaviana", en AAVV, Imagen y recepción de la Revolución francesa en la Argentina, Buenos Aires, GEL, 1990, "Cultura urbana y Organización del territorio en la primera mitad del siglo XIX" en AAVV. (coordinación N. Goldman Nueva historia argentina, ed. Sudamericana, 1999.

[29] Gorelik, Adrián; *La grilla y el Parque, espacio Público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887, 1936*. 1ª ed. 2ª reimp. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial 2010.

de la enfermedad, su reconocimiento como problema público, la medicalización del mundo urbano, la aceptación por parte de la mayoría de la sociedad de un nuevo código higiénico para la vida diaria, la estigmatización del enfermo, pero también su limitado pero indudable protagonismo, son evidencias de una trama que se presenta mucho más compleja y que tiende a revelarnos las limitaciones del poder público para resolver los embates de una sociedad en expansión.[30]

La ciudad de La Plata ha sido estudiada por diversos investigadores. Fernando Barba estudió los pormenores políticos de la fundación de la ciudad en relación con el proceso de constitución del Estado centralizado (1982), las fuentes sobre las cuales se apoya sus investigaciones son, mayoritariamente, censos y diarios. Dentro del campo de la Historia Urbana y los profesionales de la Comunicación Social: Las obras más emblemáticas, dentro de esta tradición, han sido las de Alberto S.J. de Paula (1987), quien apoyado en fuentes tradicionales (diarios, archivos y censos) reconstruye la fundación de la ciudad al mismo tiempo que esboza algunos de los inconvenientes por los que tuvo que atravesar la constitución de una nueva burocracia. César L. Díaz (2000) rescata la experiencia de la prensa escrita desde sus primeros pasos en La Plata, y nos muestra la riqueza de la vida asociativa. Desde el ensayo biográfico, Jorge Troisi Melean (2006) reconstruye los avatares de la vida del fundador de La Plata, Dardo Rocha y, para ello, nos sumerge en la formación del soldado, el escritor, el periodista y el político y en cómo se convirtió en representante de la Generación del ´80, al mismo tiempo que esbozó ideas que constituyeron la creación de la capital de la provincia de Buenos Aires y que la instalaron en el contexto más amplio del Rio de La Plata. En ese sentido el trabajo tiene como antecedente las investigaciones de Fernando Barba y los trabajos de A. S. J. de Paula y los de la colección dirigida por Felix Luna. Gustavo Vallejo (2007) logra esbozar los pormenores del desarrollo de la cultura científica y los avatares de una ciudad pensada como utopía, que tiene que resignarse a dejar la centralidad política, buscando ubicarse como la más importante Casa de Altos Estudios de la Argentina. En una obra posterior (2009) reconstruye los proyectos que unen a Francisco Piria con el Rio de la Plata, teniendo como eje de esa relación a la ciudad de La Plata mostrándonos cómo proyectos posibles en sus inicios, y que al mismo tiempo mantienen líneas de continuidad a lo largo de extensos periodos, son rezagados por los avatares de la experiencia humana y las prerrogativas de nuevos proyectos políticos.[31]

[30] Armus, Diego, *La Ciudad Impura*, 1ª ed. Buenos Aires: Edhasa, 2007.

[31] Barba, Fernando, "La provincia de Buenos Aires en el momento de la fundación de La Plata", en rentas, 1982; "Los hechos de la fundación", en Ambiente, 32, mayo de 1982; "El momento Histórico de la fundación de La Plata", en *La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua*, Publicaciones de la Universidad nacional de La Plata y el Instituto de estudios de Administración Local, Madrid, Fareso, 1983; *La Provincia de Buenos Aires, 1910-1987, La Plata,* dirección de servicios Generales del Ministerio de Economía, 1987; "Orígenes Históricos de la fundación de La Plata. La cuestión capital de la república y la fundación de la capital de la Provincia de Buenos Aires", en Fernando Barba (director), *Historia de la Municipalidad de La Plata. Acción de los gobiernos municipales entre 1882 y 1998*, La Plata, Banco Municipal de La Plata, 1999; La Plata, orígenes y fundación, s/f.. ,Paula, Alberto, S. J. de, "El doctor Dardo Rocha, la Provincia de Buenos Aires y el Banco de la Provincia", en *Inventario del Archivo y Museo Histórico del Banco de la Provincia de Buenos Aires*. La Plata, 1982; *La Ciudad de La Plata sus tierras*

En una reciente tesis de maestría, defendida en la Universidad de La Plata, Daniel Badenes[32] se interroga por el periodo de mayor producción bibliográfica sobre la ciudad de La Plata. Su investigación se centra en los problemas de producciones de sentido en torno al centenario (1982), y a partir de una pesquisa minuciosa logra compilar y analizar más de cincuenta libros. El cruce de su investigación se encuentra en torno a los intersticios entre memoria e historia, entre registro testimonial, documentos, decisiones editoriales y contextos políticos. A lo largo de su trabajo se observan las tensiones emergentes de las industrias culturales, la producción de sentido y su apropiación en torno a los discursos colectivos. Este trabajo, en conjunto con los que han venido desarrollando otros investigadores, es un retorno a la Historia de la ciudad de La Plata. Un reencuentro con las singularidades de los acontecimientos que le dieron forma y al mismo tiempo una promesa de futuras investigaciones que den cuenta de agendas pendientes. ~

1.3. De William Weelwright a Dardo Rocha.

El 25 de marzo de 1870 el presidente Domingo F. Sarmiento, sin saberlo aún, tuvo su primera aproximación a lo que sería el lugar de emplazamiento de un sueño largamente acariciado, una ciudad moderna. Invitado por el empresario norteamericano William Wheelwrigt[33], que impulsaba el ferrocarril al puerto de Ensenada (algo que finalmente

y su arquitectura. Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987. Díaz, César L. "El Día, el diario que nació con la ciudad", en: *Oficios terrestres*, Publicación de la Facultad de Periodismo y Comunicación social. UNLP. Año I, N°1, 1996. (dir) *La Plata. Paseos públicos, Sociabilidad y ocio en la prensa (1882-1900)*, La Plata, ediciones de Periodismo y Comunicación, 1999. Luna, Félix, *Dardo Rocha*, Editorial Planeta, grandes protagonistas de la Historia Argentina, 2001. Troisi Melean, Jorge, *Dardo Rocha. El último porteño*. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Dirección Provincial de Patrimonio Cultural. Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". Serie Gobernadores Bonaerenses, 2006. Vallejo Gustavo, *Escenarios de la Cultura Científica Argentina*, Ciudad y Universidad (1882-1955), CSIC, Colección de estudios sobre la Ciencia N 49, Madrid, 2007. *La construcción de la nueva Capital*, Academia Nacional de Historia, Buenos Aires. *Utopías Cisplatinas. Francisco Piria, cultura urbana e integración rioplatense*, 1era edición, Buenos Aires. Las Cuarenta, 2009.

[32] Badenes, Daniel. *Un pasado para La Plata. Producción editorial y disputa de sentidos sobre la historia de la ciudad en su centenario – 1982-*. Tesis de Maestría. La Plata: facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. 2012.

[33] William Wheelwright, había nacido el 16 de marzo de 1798 en *Newbury Port*, una ciudad costera del estado de *Massachusetts*, dotada de astilleros y un puerto pesquero, principalmente ballenero. Completó sus estudios en 1814, en la *Phillips Academy en Andover, Massachusetts*, participando luego en los negocios de su familia como marino mercante. Empezó viajando a *New Orleans* y el Caribe. En esa época conoció a Robert Fulton, ingeniero e inventor estadounidense, quien desarrolló en 1809 el primer barco de vapor que fue un éxito comercial. Los marinos mercantes americanos a partir de la guerra de 1812 con Gran Bretaña necesitaron buscar otros destinos alternativos y alejados del océano Atlántico Norte. En 1823 Wheelwright navegó por primera vez al Río de la Plata como capitán y sobrecargo de un barco mercante. En esa época la ciudad de Buenos Aires no tenía puerto, ni canales de acceso al puerto, ni balizamiento en el Río de la Plata, ni la ayuda de prácticos para ingreso a puerto. Se navegaba mirando las costas tratando de identificar detalles tales como las cúpulas de las iglesias de las ciudades vinculadas a los puertos. Cerca de la costa de Quilmes

consiguió el 31 de diciembre de 1872 en las márgenes del Río Santiago) en la estación que se encontraba junto a lo que actualmente es el Club de Regatas La Plata, conoció el lugar denominado Las Lomas de la Ensenada, en donde años más tarde se fundaría la ciudad de La Plata. Wheelwright es el punto de partida de nuestra historia. En él se condensan los anhelos y proyectos de toda una generación que creyó en las posibilidades ilimitadas de crecimiento y progreso tecnológico de la sociedad.

En 1844 Wheelwright había presentado trabajos ante la *Royal Geographical Society* sobre el istmo de Panamá y sus posibilidades de cruce por ferrocarriles o canales, por los cuales fue reconocido internacionalmente. Para 1850, ya había completado la red de ferrocarriles desde Copiapó al puerto de Caldera. En 1861 Wheelwright publica en Londres *"Proposal for an interoceanic, railway between the Rio de la Plata and Pacific"*. Ese mismo año en el Journal of the Royal Geographical Society presenta el artículo *"Proposed railway route across the Andes from Caldera in Chile to Rosario, on the Paraná, via Cordoba"*.[34] La *Pacific Steam Navigation Co.*, la primera línea de vapores entre Valparaíso y Panamá, pretendía entre otros objetivos, facilitar los viajes entre Australia- Nueva Zelanda y Gran Bretaña. Como parte de ese objetivo, era indispensable cruzar el istmo de Panamá, para vincular los puertos en ambos océanos por un canal o un ferrocarril.

En 1835, Wheelwright solicitó del gobierno de Nueva Granada (la actual Colombia) un privilegio que no se le concedió, para establecer una comunicación acuática o terrestre del Atlántico al Pacífico, por el istmo de Panamá. Es claro para Alberdi que entre los periodos 1835 a 1845, época en la que Wheelwright desarrollo el foco de sus actividades comerciales, fue el período más crítico de la formación de las Repúblicas del Pacifico. Dado que la primera dificultad para obtener concesiones era saber a quién pedírselas:

> "...Todos los Estados del pacífico en ese período de su historia vieron en problema su propia existencia. No bien Colombia había creado a Bolivia, cuando ella misma cesaba

Wheelwright seguramente vio la cúpula y campanarios de la Catedral, y la confundió con la Catedral de Buenos Aires. Al aproximarse a la costa, desafortunadamente su barco encalló, pero Wheelwright logró llegar a la costa de Quilmes. Con la ayuda de los pobladores logra salvar a su tripulación y la carga, pero pierde la nave, y con lo rescatado paga a sus tripulantes, quedándose sin barco ni carga. En ese año de 1823, el ingeniero Santiago Bevans proyectaba soluciones portuarias para Buenos Aires, durante el gobierno de Rivadavia. Wheelwright aunque toma conocimiento de ellas, decide embarcarse como sobrecargo en un barco rumbo a Chile donde había verdaderos puertos en operación como Valparaíso. Pronto llega a ser capitán de barcos de vela que navegan entre Valparaíso y Panamá; hasta que en enero de 1824, fue nombrado cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil, el puerto más importante del Pacífico de aquella época. En 1829, luego de varios años de trabajo logró establecer una línea de navegación entre Valparaíso y Cobija, puerto de Bolivia. Posteriormente con ayuda del capitán Robert Fitzroy, a quien conoció en 1833, mientras visitaba Valparaíso al mando del "Beagle", consigue inversores británicos para fundar la "Pacific Steam Navigation Co.", la primera línea de vapores entre Valparaíso y Panamá. El 16 de octubre de 1840, llegó a Valparaíso con sus vapores "Chile" y "Perú" traídos desde Europa. La empresa creció y desde 1845 tuvo cuatro vapores para el tráfico comercial y postal de la costa del Pacífico.

[34] Fifer, Valerie J., *William Wheelwright (1798-1873) Steamship and Railroad Pioneer*. Newburyport, Massachusetts, USA – The Historical Society of Old Newbury, 1998

de existir como Unión Federal. Bolivia misma, después de existir, se vio anexada al Perú para formar una confederación, que Chile miró como una amenaza a su propia existencia, por cuyo motivo desnudó su espada y disolvió la Confederación Perú–Bolivia. No hacía mucho que el mismo Chile había escapado a la anarquía, por la consolidación de su gobierno interior..."[35]

Los inconvenientes de las jóvenes Repúblicas, solían ser una fuente de oportunidades para los pioneros emprendedores, al mismo tiempo que, a menudo, representaban verdaderos campos de batalla en pos de lograr la concesión que les permitiera instalar sus actividades empresariales en el hemisferio Sur. Conjuntamente con Wheelwrigt competían otros personajes como Henry Meiggs y William Aspinwall. Ambos retomaron y concluyeron empresas que había iniciado el empresario y que no pudo completar por distintos problemas. Algunos relacionados a las propias lógicas de los espacios territoriales que aun no habían conformado un Estado Centralizado. Otras producto de la competencia entre empresarios y que hacían que algunos proyectos fueran más rentables que otros.

En el caso de Henry Meiggs, este le ganará la concesión para completar las líneas férreas hasta Santiago, cuestión que por diversos inconvenientes Wheelwright no pudo completar.[36]

[35] Alberdi, Juan Bautista, *Vida de William Wheelwright,* 1 ed., Buenos Aires, Emecé, 2002. Cap. VIII

[36] En 1842, William Wheelwright, presentó al gobierno de Chile un proyecto para la construcción de un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, capaz de cubrir en unas 8 horas el recorrido que hasta ese entonces tomaba varios días. En un decreto de ley del 19 de junio de 1849, el congreso otorga a Wheelwright el derecho exclusivo por treinta años para la construcción y explotación del ferrocarril. Fue entonces que debió viajar a Europa para conseguir inversionistas para la compañía, pero por desgracia, el viejo continente pasaba en ese momento por una fuerte crisis económica y política, por lo que sus intentos fueron infructuosos. Entre tanto, en Chile, el gobierno miraba su construcción como una necesidad imperiosa y por ello decidió prescindir de Wheelwright. Mediante un decreto del 28 de agosto de 1851, se autorizó al gobierno para organizar una sociedad con capitales chilenos. Los tres principales accionistas privados de la compañía poseían grandes fortunas formadas en la minería o el comercio y además de ello valiosas haciendas en el valle de Aconcagua, lo que sin duda fue determinante para la elección posterior del trazado definitivo de la vía. Las dificultades, impuestas por el terreno, la inexperiencia, la falta de recursos técnicos y hasta la mala suerte provocaron una debacle económica en la empresa cuando aún no se había completado ni siquiera un tercio del trayecto hasta Santiago. A raíz de ello, en 1857 el estado chileno decidió asumir un papel más protagónico y comenzó a comprar las acciones de los particulares. El gobierno encargó entonces la terminación del ferrocarril hasta Santiago al estadounidense Enrique Meiggs, quien acababa de construir el puente sobre el río Maipo para el ferrocarril del sur. Se estableció un acuerdo en el que Meiggs se comprometía a entregar el trabajo terminado en tres años, si no lograba hacerlo dentro del plazo, pagaría una multa por cada mes de retraso; pero si lo terminaba a tiempo recibiría además una recompensa de medio millón de pesos y 10 mil pesos por cada mes que se adelantara. Este acuerdo fue aprobado por el congreso el 14 de septiembre de 1861 y el 16 de septiembre, Bascuñán Guerrero, intendente de Santiago, procedió a poner la primera piedra en la estación Central de Santiago. El día 4 de julio de 1863, Enrique Meiggs llegó a Santiago conduciendo personalmente la primera locomotora proveniente de Quillota. El servicio del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso se inició oficialmente el 14 de septiembre de 1863. La inauguración oficial se llevó a cabo en la ciudad de Llay–Llay, punto central del trayecto, y contó con la presencia del presidente de la república José Joaquín Pérez. Cfr. Rippy, J. Fred, *Henry Meiggs, Yankee Railroad Builder*.1944. Myers, Elisabeth P, *South America's Yankee Genius, Henry Meiggs*. New York, Messner, 1969. Stewart, Watt, Henry Meiggs, Yankee Pizarro, Durham, N.C., Duke University Press, 1946.

En 1850 el norteamericano William Aspinwall[37] concretó la concesión del ferrocarril en el istmo de Panamá que había propuesto Wheelwright, e inauguró los servicios en 1855.

El desarrollo de estas empresas industriales, por parte de ciudadanos norteamericanos, a lo largo del Siglo XIX, es un fuerte indicio de la instalación de la idea del "empresario pionero" en la América Hispana. Como en la pintura de John Gast[38], American Progress de 1872, en la que una "mujer hermosa y encantadora", la imagen histórica de "La República", "La Libertad" o "La Verdad". Vestida seductoramente con un lienzo de tela blanca que se mantiene unida a las curvas de su cuerpo, sólo por el viento que empuja la prenda, mientras la doncella se desplaza, sin pisar el suelo, hacia adelante. Su cabellera, parece asemejar el fulgor de una estrella, lo que puede venir a representar el nacimiento de un nuevo imperio. En su mano derecha lleva un libro, es decir: el conocimiento, la educación común y el testimonio de una nueva nación iluminada; una madeja de cables envuelve el brazo. Mientras que la mano izquierda se desarrolla y va extendiendo los finos alambres del telégrafo, que parecen ser el parpadear de una nueva inteligencia en todo el nuevo país. Por otra parte, los indios y los animales salvajes huyen del progreso, de la luz que comienza a iluminar el espacio para internarse en la oscuridad del oeste, quizás incapaces de adaptarse a las mareas cambiantes de la historia. La pintura sugiere una tensión entre pasado y presente. El pasado es lo que debe morir y rendirse ante una versión

[37] En 1832, el Congreso de los Estados Unidos envió al Coronel Charles Biddle a Panamá a negociar una concesión para la construcción de una vía férrea. También inspeccionó el país para determinar la mejor ruta. Biddle murió poco después, pero el interés en el proyecto continuó. En 1848 se le otorgó un charter a la empresa *Pacific Mail Steamship Company* para distribuir correo entre los Estados Unidos y Panamá. Los socios fueron William H. Aspinwall, su tío, Gardiner Green Howland, Henry Chauncey, y Edwin Bartlett. Tres naves a vapor de madera fueron construidas, California, Oregon y Panama. Entregarían correo entre Nueva York, Panamá y San Francisco, pero el descubrimiento de oro en California en Enero de 1848 desvió la atención de Aspinwall de la entrega de correo. Buscadores de oro escogieron la ruta a través de Panamá en vez del difícil recorrido a través de la planicie, desierto y montañas, infestado de "Indios incivilizados". Aspinwall inmediatamente envió a John L. Stevens a Colombia, la cual controlaba Panamá, a negociar una concesión para el Ferrocarril de Panamá. La compañía tendría el derecho a excavar un canal o construir una carretera o ferrocarril a través de Panamá. La concesión era exclusiva por una duración de 49 años.

[38] Un pintor y litógrafo nacido en Brooklyn, pintó este cuadro en 1872 por encargo de George Crofutt, el editor de una popular serie de guías de viaje occidentales. Pocos estadounidenses vieron la pintura real, pero muchos han visto la reproducción. Crofutt incluye un grabado de la misma en sus guías de viaje y produjo una versión cromolitográfica grande para sus suscriptores. La pintura es tan rica en detalles que uno puede imaginarse que se trata de un gran lienzo. Pero en realidad es pequeña, sólo 12 cm x 16 cm de tamaño. La misma expresa una idea de gran alcance histórico sobre el significado de la expansión hacia el oeste de Estados Unidos. De hecho, el ensayo de Frederick Jackson Turner de 1893, "El Significado de la Frontera en la Historia de Estados Unidos." contiene ideas destiladas que ya están presentes en el pensamiento popular de Estados Unidos y que se encuentran en este cuadro, pintado dos décadas antes de la obra de Turner. La obra representa en si misma, una especie de enciclopedia histórica de las tecnologías de transporte. La simple angarilla indígena precede a la carreta y el "Pony Express", la etapa de tierra y las tres líneas de ferrocarril. La pintura estática transmite una sensación viva del paso del tiempo, así como de la inevitabilidad del progreso tecnológico. Los grupos de figuras humanas, se leen de izquierda a derecha. La idea de progreso que viene de Oriente a Occidente, y la idea de que la frontera se desarrolló por las olas sucesivas de las personas (aquí y en la configuración de Turner, siempre hombres) estaba profundamente arraigada en el pensamiento norteamericano.

fantástica de un presente continuo, que, finalmente, tendrá la misión de establecer una visión del futuro. Una imagen estática que transmite una historia dinámica.

Henry Meiggs, William Aspinwall y Wheelwright representan esa visión dinámica, al mismo tiempo que se transforman en interlocutores válidos entre los inicios imperiales de los Estados Unidos y las formas en las que logran entablar relaciones con funcionarios, comerciantes y personajes públicos de la América Hispana.[39]

Cuando en 1850, Wheelwright completó la red de ferrocarriles desde Copiapó al puerto de Caldera, empezó a pensar en una unión ferroviaria entre el Rio de la Plata y Caldera como cruce entre el Atlántico y el Pacífico alternativo al panameño. A partir de 1854, Mariano Fragueiro, ministro de Hacienda de Urquiza influyó para que le acordaran la construcción del ferrocarril Rosario – Córdoba (denominado Gran Central). La guerra de Secesión de Buenos Aires alteró los planes, pero después de Pavón, insistió ante el gobierno de Mitre, y logró un nuevo contrato el 16 de marzo de 1863.

Inmediatamente, Wheelwright compró a Le Lelievre40, el 22 de mayo de 1863, la concesión del ferrocarril de "Buenos Aires a la Boca, Barracas y Ensenada". Este ferrocarril completaba el plan de Wheelwright, llegando a la Ensenada donde estaría el puerto de aguas profundas que le daba sentido a la inversión ferroviaria realizada. En la biblioteca del Museo Mitre de Buenos Aires se conserva un plano de marzo de 1863 (según registros del museo), con una dedicatoria de Wheelwright al presidente de la República Bartolomé Mitre, donde se compara en la misma escala los planos el río *Clyde* y el puerto de *Glasgow* con el propuesto puerto de la Ensenada. La comparación plantea la idea inicial de Wheelwright, que preveía un puerto de aguas profundas dragando la Ensenada y vinculado a Buenos Aires por el ferrocarril. Sus ideas, estaban respaldadas por los especialistas como el almirante *Robert Fitzroy*, quien lo apoyaba para conseguir en Londres capitales para sus proyectos.

Los ferrocarriles eran en sus proyectos solo una parte de la propuesta de "transporte polimodal" para llegar a puertos importantes o cruzar la América del Sur. En las propuestas que llevaron adelante convivían futuros desarrollos de puertos

[39] Mucho antes de que los "intelectuales hemisféricos" comiencen a estar presentes en América central y en Sur, estos pioneros fueron sentando las bases de un conocimiento y una forma de intervenir en el espacio que llegó a ser representativa mucho más adelante. Cfr. Salvatore, Ricardo, "The Enterprise of Knowledge. Representational Machines of Informal Empire", en Joseph, legrand y Salvatore, eds., *Close Encounters of Empire,* Durham: Duke University Press, 1998. "Early American Visions of a Hemispheric Market in South America" en Ostendorf, Berndt, ed., *Trasnational America. The Fanding Borders in the Western Hemisphere,*Heilderberg: Universitätsverlag C. Winter, 2002. "Saber hemisférico y disonancias locales. Leo S. Rowe en Argentina, 1906–1919". En Salvatore, Ricardo D. (comp.) *Los lugares del saber. Contextos locales y redes transnacionales en la formación del conocimiento moderno,*1ª ed. Rosario: Beatriz Viterbo Editora, 2007.

[40] El 25 de agosto de 1857 el Congreso del Estado de Buenos Aires sancionó la ley 147 que permitía a la empresa ferroviaria gerenciada por el francés Alfonso Lelievre a trazar una línea férrea desde la ciudad de Buenos Aires hasta el puerto de la Ensenada, que aún conservaba el auge de la exportación de insumos provenientes de la producción ganadera, principalmente cueros y tasajo o charque, la carne salada que provenía de los saladeros que ocupaban la vera de los arroyos y las costas del Río de la Plata, desde el Riachuelo hasta ese puerto natural. Ver López, Mario Justo. *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires – 1857/1886*. Ed Lumiere. Buenos Aires, 1991. Rogind, William. Historia del Ferrocarril Sud 1861–1936, Edit. Ferrocarril Sud, Buenos Aires, 1937.

marítimos con una extensa red de comunicaciones fluviales – probablemente producto de la experiencia acumulada en los Estado de la Unión y que fueron la fuente del desarrollo industrial en esa zona. Juan Bautista Alberdi, biógrafo de Wheelwright, reflexiona en su libro:

> "...¿qué extraño que en todas partes su destino haya sido ocuparse de puertos? Dio a Taboga, en Panamá, el que hoy tiene; creó el de Caldera, en Chile; dio faros, boyas, agua potable, gas, telégrafos y ferrocarriles a muchos puertos del Pacífico. Naturalmente el que mas fijó su atención y ocupó su actividad fue el puerto que le faltaba a Buenos Aires, para justificar su nombre, y cuya falta le costó casi su vida. Por otra coincidencia rara, su último trabajo de interés público en Sud America, fue el de dar a Buenos Aires como su puerto natural de mar, el de la Ensenada..."[41]

Raúl Scalabrini Ortiz en su *Historia de los Ferrocarriles* señala que "Wheelwright no era técnico. No era capitalista. No era un hombre de fortuna"[42]. Sin embargo, era algo más que un empresario prestigioso, creativo y perseverante que intentó dotarles de un puerto a los "porteños" de la Provincia de Buenos Aires. Para 1824 había sido nombrado cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil, lo que lo situaba en inmejorables condiciones para ser un observador del gobierno norteamericano en América del Sur. Sus contactos con inversores ingleses, franceses y norteamericanos lo subicaban en un lugar de fuerte influencia para realizar recomendaciones sobre futuros paraísos para el desarrollo y el crecimiento económico. Al decir de Alberdi, los contactos del empresario con inversionistas extranjeros, lo hacía el tipo ideal de empresario capitalista que América del Sur necesitaba, en contraposición a Meiggs y Aspinwall que, normalmente, utilizaban los fondos que los propios Estados les asignaban.[43]

La cuestión de la instalación de nuevos puertos y el logro de los permisos de explotación portuaria eran, en todo caso, el objetivo prioritario de estos emprendedores, independientemente de su origen territorial. Al iniciar su presidencia Bartolomé Mitre abrió durante 1863 un concurso de anteproyectos de puerto para Buenos Aires. Uno de los proyectos presentados fue de Eduardo Madero y otro de Wheelwright. Luego de las gestiones y aprobaciones correspondientes en mayo de 1869, el presidente Sarmiento firmó el contrato con Madero y lo elevó al Congreso. Lograda la media sanción en la cámara de Diputados, el proyecto pasó a la cámara de Senadores para su aprobación definitiva.

Un activo participante de este análisis fue Bartolomé Mitre, quien había asumido como senador nacional por la provincia de Buenos Aires, luego de haber completado su presidencia en 1868. Mitre pronunció tres importantes discursos sobre el tema en la Cámara de Senadores. En uno de ellos, el 14 de septiembre de 1869, reseñó los tres

[41] Alberdi, Juan Bautista, *Vida de William Wheelwright* 1º ed. – Buenos Aires, Emecé, 2002.

[42] Scalabrini Ortiz, Raul, *Historia de los ferrocarriles argentinos* – Buenos Aires. Plus Ultra 1995.

[43] Alberdi, Juan Bautista, op.cit. p.120.

proyectos de Puerto de Buenos Aires que habían sido planteados por el ingeniero Santiago Bevans en los tiempos de Rivadavia. El discurso estaba en el marco de la polémica que mantenía con el Ministro del Interior Dalmasio Vélez Sarsfield, sobre el segundo proyecto de Eduardo Madero, que había sido aceptado por el Ejecutivo:

> "...El tercer proyecto (del ingeniero Santiago Bevans) era el puerto de la Ensenada, muy popularizado ya por la prensa, y que el señor Wheelwright ha prohijado posteriormente. El gobierno aceptó el segundo proyecto (del ingeniero Santiago Bevans), es decir, los diques, y desde entonces la idea de esta obra es propiedad de la provincia de Buenos Aires (...) Así, señores, hace cincuenta y siete años (desde 1812) que la provincia de Buenos Aires, se ocupa de la mejora del puerto, y que sus títulos de propiedad á la idea le fueron extendidos por la ley y por la ciencia bajo el mismo plan que hoy se presenta como una novedad (...) En tal sentido (la provincia de Buenos Aires) dicta sus primeras leyes económicas y en 1854 manda á buscar á su costa á Europa un ingeniero hidráulico de primera clase y su representante allí, señor Balcarce, envía contratado al señor Coghlan. Este presenta en 1859 sus planos de mejoras, proyectando un puerto de abrigo, diques futuros en al bajo de la Residencia, comunicándose con el Riachuelo, redacta su informe sobre la base de los estudios del señor Sydney (realizados en 1855), del mismo modo que los ingenieros del señor Madero hoy, y antes que todos, establece la regla fundamental de hacer concurrir las fuerzas naturales á las obras que hayan que realizar..."[44]

Puede apreciarse en las palabras del senador Mitre, que la Provincia de Buenos Aires por él representada y el Poder Ejecutivo Nacional (Sarmiento- Vélez Sarsfield), tenían divergencias no sólo técnicas, sobre el río y el puerto a construir. Las tensiones entre el Estado provincial y el Estado Nacional son producto de extraordinarias fuerzas que estarán presentes a lo largo de la historia y cuyos problemas no podrán ser resueltos en su totalidad. Por lo menos no hasta que uno de ellos hegemonice la totalidad del poder político y económico.

El senado rechazó el 2º proyecto de Madero y fue retirado. Entonces Sarmiento le pidió a Fernando Lesseps que enviase especialistas franceses, pero no logró el apoyo deseado. Se consideraba que la obra debía ser encarada por el gobierno, por lo que Sarmiento terminó contratando un ingeniero inglés John Bateman, quien presentó en enero de 1871 su proyecto del Puerto de Buenos Aires.

En esa época se entendía como costa disponible para puerto de Buenos Aires, la que existía desde el Delta del Paraná hasta la Ensenada de Barragán. Era la costa que se había incluido en el proyecto de capitalización de Rivadavia de 1826. Posteriormente, la cuestión de jurisdicciones terminó resuelta en 1880 con la federalización de la Ciudad de Buenos Aires, mientras el gran puerto seguía pendiente, pero al definirse la costa correspondiente a la Capital Federal, los análisis

[44] Rocca, Edgardo J., *Bibliografía para la iniciación y desarrollo de la historia del Puerto de Buenos Aires.*- Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre, 1998.

portuarios nacionales quedaron acotados por la jurisdicción nacional, es decir entre el actual barrio de Núñez (cercano al arroyo Medrano) y el actual barrio de La Boca (limitado por el Riachuelo).[45]

La idea de un puerto de Buenos Aires en Ensenada, no era nueva y tampoco original, el proyecto podía remontarse a la fundación de la ciudad de Buenos Aires46; William Wheelwright solamente continuó y perfeccionó las propuestas previas, pero además lideró proyectos teniendo la capacidad financiera para realizar las fuertes inversiones necesarias para concretarlos.

Wheelwright no temía reubicar proyectos portuarios cuando razones técnicas lo avalaran. En Chile él mismo recorrió a caballo la costa para confirmar las ventajas de construir un puerto en Caldera, que terminó operando mejor que el Puerto Viejo de Copiapó. También en el mapa del proyecto original del Ferrocarril Rosario–Córdoba, compilado por W. Parish, Alan y Alex Campbell de 1855 (Archivo General de la Nación) se prolonga por decreto del 1 de agosto de 1855, el ferrocarril a Puerto de las Piedras, hoy llamado puerto de Villa Constitución, Santa Fe. Finalmente el ferrocarril Central Argentino fue dueño del puerto de Villa Constitución hasta bien entrado el siglo XX.

La evolución de ambos proyectos fue distinta. Mientras el ferrocarril Central Argentino logró sus objetivos, el ferrocarril de Buenos Aires–Puerto de Ensenada tuvo varios problemas. Hubo una oposición inicial del Ferrocarril del Sud, pero ya en 1870 se había resuelto el diferendo, integrando a Eduardo Lumb (comerciante y empresario de origen inglés que fue el responsable del tendido de la línea de Buenos Aires a Chascomus) al Directorio de ambos ferrocarriles.

En 1869 como ya mencionamos, el segundo proyecto de Puerto de Buenos Aires de Madero fue rechazado, por lo que el presidente Sarmiento contrató al ingeniero John Bateman, quien presentó su proyecto en enero de 1871. El ingeniero Luis A Huergo, opuesto al proyecto Bateman, señaló la inconveniencia de nuevos canales de acceso transversal a la corriente que potenciaban la sedimentación en los mismos, la falta de estudios técnicos de la propuesta, etc.

El 25 de marzo de 1870, W. Wheelwright llevó a Ensenada, en un vapor de

[45] En ese ambiente político de costas limitadas por la jurisdicción nacional, y la conveniencia que el Estado encarara las obras, el proyecto de Wheelwright basada en las características técnicas y con potencial de largo plazo de la Ensenada, fue fácilmente descartado. Se prefirió privilegiar razones históricas, económicas y políticas, dejando en un segundo plano las razones técnicas, probablemente poco entendidas.

[46] Cuando Pedro de Mendoza fundó Buenos Aires, cumpliendo los reglamentos españoles de 1523 para la fundación de ciudades portuarias, valoró la desembocadura del Riachuelo para abrigo de sus pequeños navíos y la provisión de agua potable, pues tenía una costa sin pantanos ni riesgos de inundación, y barrancos aptos para ser fácilmente defendidos desde una fortificación. Esas características no las tenía Ensenada, que tenía una costa baja, pantanosa y con riesgos de inundación; razones por las que si Mendoza hubiera fundado Buenos Aires en Ensenada habría incumplido las normas vigentes. En los siglos XVII y XVIII, la escasa profundidad del río y los bancos frente a Buenos Aires fueron útiles y parte del sistema de protección frente a ataques de navíos hostiles. Efectivamente, nunca nadie intentó tomar o sitiar la ciudad atacándola desde el Río de la Plata. En 1822, Rivadavia contrata al ingeniero Santiago Bevans, quien señala en sus proyectos a Ensenada como el sitio con mayor potencial portuario. El 31 de octubre de 1863, Juan Coghlan presenta un informe muy favorable sobre la rada y puerto de Ensenada, solicitado por Wheelwright, Brassey y Wythes.

recreo a los miembros de los gobiernos nacionales y provinciales, para promover su cooperación al proyecto. Asistieron el presidente Sarmiento y su ministro Vélez Sarsfield, junto a muchas personas distinguidas e influyentes de Buenos Aires. Entre los comentarios publicados en el *Standard* el 26 de marzo de 1870, W. Wheelwright cita al capitán de la Decideé que en un estudio de la Ensenada para Francia señala: "Apenas puede creerse que no teniendo Buenos Aires un puerto suyo propio, haya venido sufriendo por siglos pérdidas enormes por la inseguridad y peligro de su anclaje o fondeadero, el inmenso gasto, riesgo y pérdida de tiempo en las maniobras de su comercio, y permaneciendo así indiferente a este bello puerto de la Ensenada".

Agrega W. Wheelwright:

> "...¿No revivirán las ilustradas vistas de Rivadavia, que sin la ayuda de los ferrocarriles (desconocidos en su tiempo) sostuvo con todo su poder el Puerto de Ensenada, aun con el auxilio lento de un canal?(...) Que la Ensenada está destinada a ser el puerto de Buenos Aires no es mas dudoso que saldrá el sol mañana, pues solo es ello una cuestión de tiempo y ese tiempo no está distante (...) Es digno de notar que no necesitamos almacenes fiscales desde que el plan es descargar las mercaderías desde el buque a un muelle de suficiente anchura y cubierto, lo cual será toda la protección requerida en la carga y descarga de los buques a los trenes y de los trenes a los buques...".

El 30 de julio de 1870 W. Wheelwright para difundir sus argumentos publica una *Recopilación de informes científicos y prácticos sobre la Rada y Puerto de la Ensenada, dados por el ingeniero hidráulico D. Santiago Bevans, los coroneles de Marina D. Antonio Toll, D. José Murature y D. Francisco Seguí, y D. Juan Coghlan, ingeniero hidráulico, y de los datos tomados de los planos e informes hechos por el comandante Hunter de la cañonera de S.M.B. "Dotterel" y el comandante Vignes de la cañonera de S.M.I. "Decidee". Dedicado por W Wheelwright a los Exmos. Gobiernos Nacional y Provincial, y a las H.H. Legislaturas respectivas.*[47]

El 31 de diciembre de 1872 se inaugura el ferrocarril de la Ensenada y el muelle de Punta Lara, con la presencia del presidente Sarmiento. En su discurso W. Wheelwright se dirigió a Sarmiento y le pidió infructuosamente apoyo para la obra del futuro puerto de Ensenada que sería propiedad del Estado, distinto del muelle de Punta Lara, propiedad del ferrocarril.[48]

El gobierno de Sarmiento recién recibió el dictamen desfavorable sobre el proyecto Bateman de la Comisión de Inspección el 27 de diciembre de 1873, y mientras tanto no hizo nada respecto del apoyo públicamente pedido por Wheelwright, durante la inauguración en Ensenada. Pero simultáneamente hubo un intento por parte del gobierno de Sarmiento de comprar "el Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto

[47] Révy Julian John, *Hydraulics of Great Rivers, The Paraná, The Uruguay and The La Plata estuary*,– Londres New York, E & F N Spon, 1874.

[48] Al año siguiente la salud de Wheelwright se deteriora. Entonces decide viajar a Londres y estando allí muere el 26 de septiembre de 1873.

de Ensenada". Un decreto de Sarmiento del 19 de julio de 1873 dice: "Considerando el Gobierno que las obras del puerto de la Ensenada son un complemento necesario del ferrocarril que lo liga con la Aduana de Buenos Aires y que es conveniente que una línea entre el Puerto y la Aduana sea del Estado, se resuelve sea sometido este asunto a una comisión de personas competentes que formule las bases del arreglo a que se refiere el representante de la Compañía en este escrito".

La comisión la formaban Francisco B. Madero[49], Palemón Huergo[50] y Pedro Agote[51]. Redactaron en 1874 un borrador de contrato para la compra del ferrocarril Buenos Aires–Ensenada y los muelles de Punta Lara por $ 2.770.346,20.[52]

Se percibía como seguro el progreso de Ensenada y en 1873 acudieron muchos norteamericanos a comprar inmuebles, que fueron pagados a altos precios. También ese año el ingeniero Luis A. Huergo fue a Ensenada a hacer una mensura del ejido y del pueblo de Ensenada, por lo que lo conocía perfectamente.[53] Está claro que el objetivo era potenciar todos las salidas a mar abierto que se encontraban en la Provincia de Buenos Aires, en un momento en que Provincia y Ciudad eran exactamente lo mismo. Para los protagonistas de la historia viva de Buenos Aires, el desafío seguía siendo desarrollar la región en un contexto en donde todavía no estaba clara la frontera entre el Estado Nacional y la Provincia.

Muchos de los personajes de la generación del ´37 volvieron a tener un fuerte protagonismo a finales de la década del '70. Algunas de las cuestiones que habían surgido en la época de Rivadavia volvían a cobrar importancia. El 15 de septiembre de 1879 llegó desde Europa al muelle de pasajeros de Buenos Aires, Juan Bautista Alberdi después de cuarenta y un años de ausencia. Uno de los admiradores que le dio la bienvenida fue Dardo Rocha, quien también compartía las ideas de Rivadavia sobre el puerto de Ensenada y también sobre la organización que debía llevar adelante la República Argentina como Estado Soberano. Por supuesto, que todas estas cuestiones se pusieron de manifiesto cuando las tensiones entre el Interior y Buenos Aires tuvieron nuevos adalides. Roca por un lado y Tejedor por el otro. Como en otros momentos, hubo conversos a la nueva fé, y un grupo de la sociedad porteña apoyo al roquismo como forma de oponerse a un liderazgo que ya no era el de ellos. Rocha estaba entre ellos, así como muchos más.

Luego de la federalización de la Ciudad de Buenos Aires en 1880, debía

[49] Hermano de Eduardo que había presentado dos proyectos de puerto para Buenos Aires y futuro vicepresidente de Julio A. Roca 1880–1886

[50] Hermanastro de Luis A Huergo, autor de varios proyectos portuarios.

[51] Agote, Pedro Francisco (padre), 1816–1909) Diputado Provincial entre 1867 a 1868, Ministro de Hacienda (1868–1872), presidente de la Junta Administradora del Crédito Público (1873–1879) Director (1880) y Vicepresidente 1° del Banco Provincia de Buenos Aires. Cfr. De Luca, Ruben M., Funcionarios Bonaerenses (1810–1950), Editorial Dunken, 2008.

[52] En el Archivo General de la Nación, en el Archivo y Colección Dardo Rocha de conservan los borradores del contrato de compraventa de la Comisión, que nunca se materializó.

[53] Huergo, Luis Augusto, *Los intereses argentinos en el Puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, Imprenta Rural 1873. Y su clásico *Historia técnica del Puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, Revista Técnica 1904.

proponerse una nueva capital para la provincia. Dardo Rocha, a la sazón nuevo gobernador de la Provincia y claro representante del porteñismo de nueva cepa llevó adelante el proyecto de refundar la "Nueva Buenos Aires". La Ensenada quedaba fuera de la jurisdicción de la Capital Federal, por lo que el proyecto de Wheelwright volvió a estar presente en el pensamiento de los líderes políticos para la elección de la nueva capital. Una nueva capital necesitaba recuperar el puerto cedido al Estado Nacional. El 4 de mayo de 1881 se designó una comisión, de la que participaba el Guillermo White, para proponer el emplazamiento de la misma.

Como parte de la campaña de promoción recomendando la Ensenada, Francisco Cestino en 1881 publicó dos ediciones de un folleto: *"Tratado acerca de la Ensenada en la Provincia de Buenos Aires, como emporio de su comercio marítimo, baluarte de defensa de sus autoridades y el punto más indicado por sus conocidas conveniencias para futura Capital de la Provincia"*; estaba dedicado a la memoria de Wheelwright, y recogía ordenadamente los argumentos planteados por Wheelwright y Coghlan.[54] También estas recomendaciones estuvieron presentes en el Censo ordenado por Rocha para la provincia de Buenos Aires —más adelante veremos la importancia de este Censo en la fundamentación sobre el lugar en donde debía emplazarse la nueva ciudad—.

Juan B Alberdi, que había publicado una difundida biografía de Wheelwright en 1875, le envió a Cestino una carta de felicitación por el "Tratado acerca de la Ensenada", fechada en Buenos Aires el 1 de junio de 1881. En la misma afirma:

> "...La capital en la Ensenada haría de la Provincia de Buenos Aires el emporio comercial y naval de la América del Sud. Solo economistas como los carreteros que temían que los ferrocarriles arruinasen su tráfico, pueden temer que ese excelente puerto deje de servir por su prosperidad a la de otros puertos menores de su vecindad. La opulencia de la Ensenada haría el esplendor del Riachuelo; y para la Provincia de Buenos Aires sería ese gran Puerto lo que ha sido el de Rosario para la moderna Santa Fe..."[55]

Para Alberdi, este "amigo generoso y ejemplar" no sólo le había entregado cartas de recomendación para ser recibido con honores ante los funcionarios de Washington, sino que, además, era el "realizador eficiente" del antiguo y postergado proyecto liberal de Rivadavia. De esta manera, los Estados Unidos y este "agente industrioso" representaban la posibilidad futura de la Argentina de 1855. Había algo, que estaba allí desde el inicio de sus polémicas con Sarmiento, algo que lo distanciaba de la figura del intelectual romántico, residuo de la generación de 1837 y lo instalaba como el primer adelantado de lo que serian los intelectuales orgánicos de la generación de 1880.[56]

Cuando se inició el proceso que concluiría con la construcción de la ciudad de

[54] Cestino, Francisco, *Apuntes para la historia del partido de Ensenada 1821–1882*. La Plata Dirección de Imprentas Oficiales 1949. Asnaghi, Carlos A., *Ensenada, una lección de historia 1520- 1970*. Ensenada 1994.

[55] Mayer, Jorge M., *Alberdi y su tiempo*. 2º ed. – Buenos Aires, Abeledo Perrot, 1973.

[56] Cfr. Viñas, David, *De Sarmiento a Dios: Viajeros argentinos a USA*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1998. pp. 30–41.

La Plata, el gobierno de la provincia de Buenos Aires, se propuso fundar la nueva capital y su puerto en un lugar ni muy lejano, ni muy próximo a la ciudad de Buenos Aires. Estaba claro que los funcionarios del Salón de las Luces deberían trasladarse en tren a su nuevo puesto de trabajo, al mismo tiempo que la ciudad debería brindar un lugar de residencia para la sociedad porteña. La elección recayó en las tierras altas de la Ensenada, expropiadas a varias familias de la alta sociedad porteña. La idea de un nuevo puerto había estado instalada desde Rivadavia y Wheelright. La idea de una nueva capital desde Rivadavia. La idea de una nueva ciudad y una nueva sociedad desde Sarmiento y su certeza de que el futuro había huido de Europa y se había instalado en los Estados Unidos.

El 14 de marzo de 1882 Dardo Rocha define la capitalización de las Lomas de Ensenada. En el Senado Provincial el 20 de abril de 1882 el senador Juan Manuel Ortiz de Rozas, manifestó su oposición al puerto de Ensenada, alegando que por la mitad de su costo se podían hacer obras en el puerto del Riachuelo. Insistió luego en la inconveniencia de que el puerto de Ensenada asumiera un rol competitivo frente al puerto de la ciudad de Buenos Aires, para evitar las posibles reacciones del gobierno nacional. En definitiva, luego de varias defensas a la propuesta de las Lomas de Ensenada, entre la que se contaba la del senador José Hernández, la ley fue sancionada y se convalidó todo el contenido del folleto de Cestino.

Dardo Rocha, gobernador de la provincia de Buenos Aires, terminó construyendo la ciudad capital y el puerto, que a propuesta de Carlos Pellegrini, se llamó "La Plata". Dardo Rocha, consideraba a Alberdi y Sarmiento inspiradores de la idea y los invitó a instalarse en la futura ciudad- ambos adujeron que ya estaba demasiado maduros para volver a empezar, y en el caso de Sarmiento le fue donada una de las casas de madera traídas de los E.E.U.U. que él hizo instalar en las orillas de la laguna de Junin-. Los vaivenes de la ciudad y del puerto concluyeron en que entre 1891 y 1904, el puerto de Ensenada-La Plata, pasó a ser un firme competidor del puerto Madero y del Riachuelo- luego sería nacionalizado-.[57]

La ciudad se fundaría al amparo de las nuevas ideas urbanísticas. El proyecto de planificación de la ciudad tuvo incontables modificaciones lo que ha generado una gran variedad de mitos y leyendas en torno a sus orígenes —desde que fue producto de la francmasonería hasta su relación con la obra de Julio Verne (1879) Los quinientos millones de la begún (Les cinq cents millions de la Bégum) o Los quinientos millones de la princesa india—. En todo caso, una idea que sería interesante desarrollar es la de una de las líneas argumentales, la de dos ciudades enfrentadas dentro del territorio de

[57] En 1904, el presidente Julio A Roca adquiere para la Nación el puerto de La Plata (lo federaliza), en pago por deudas que mantenía la provincia de Buenos Aires con la Nación. Por ello en 1905, Enrique Carmona tituló "Puerto de la Capital y Puerto de La Plata", un libro que los planteaba como dos partes de una misma dependencia, el Puerto de Buenos Aires. En el siglo XX, el puerto de la Plata tuvo dos frigoríficos Swift y Armour, hoy desaparecidos, que debieron defenderse de la provincia de Buenos Aires que intentó cobrarles impuestos a pesar de estar en jurisdicción federal y no provincial, a raíz de la compra del presidente Roca en 1904. Ver Scoccia, Julio F., *Puerto de La Plata; definición, origen, evolución, realidad*, La Plata, 1950 y Del Mazo, Gabriel, *Reconstrucción y Reorganización del Puerto de la Plata*, Proyecto de resolución Cámara de Diputados Buenos Aires, 1949.

los Estados Unidos fundadas y dirigidas por dos ricos herederos: uno francés, utopista y pacífico; y el otro alemán, industrioso y belicista. Es difícil no ver los puntos en contacto con la relación que ha mantenido La Plata con el Estado Centralizado y con la misma Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El plano oficial de La Plata habría surgido como yuxtaposición del sistema de espacios verdes diseñado en los anteproyectos, sobre una readaptación de la planta cuadrada y cuadricular, con diagonales, preparada por el arquitecto Juan Martín Burgos.58 Resultado de una era de urbanización, el trazado de La Plata ha ejercido su propia influencia en todo el continente, desde el diseño de Belo Horizonte, en 1897, hasta la apertura de avenidas diagonales en ciudades como Buenos Aires, Rio de Janeiro o Montevideo.[59]

La ciudad de La Plata se materializó como un reflejo del urbanismo de fines del siglo XIX, en la amplitud de sus calles y avenidas arboladas que aseguraban, comodidad, ventilación e higiene; también estuvo presente aquel ideario en la abundancia de plazas, parques y su paseo del Bosque. Y lo que es más importante, La Plata fue la Argirópolis que había soñado Sarmiento:

> "...¿se ha embriagado con opio alguno? ¡Pues yo sí, que todo lo he probado! Una sensación deliciosa de bienestar, en medio de una iluminación espléndida que no viene del sol pues no tiene sombras los cuerpos; sin duda que se dilata el espíritu, puesto que las calles angostas, tortuosas, los edificios de azotea, las calles pantanosas no proceden sino de limitación de los tamaños, de la conciencia, e el sentido común (...) y bien cuando me he paseado por las calles ya bulliciosas de La Plata, me he persuadido(...) sino que todo allí, gobierno, pueblos, ingenieros, hacían la mañana con opio, y hacen todo desmesurado, colosal, como para un pueblo de gigantes (...) comprendo (...) la sorpresa de Dickens al desembarcar en Nueva York y ver niños jugando ya en la calle y algún chicuelo mamando prendido del seno de la madre. ¡Imposible! Decía, que hayan nacido aquí, si no ha habido tiempo (...) La Plata ofrece este mismo espectáculo (...) En La Plata vamos a tener catedral que deje atrás a la marmórea Nueva york, construida (ocho millones) con oblaciones públicas, y una partida que daba la municipalidad..."[60]

[58] Burgos había alcanzado su graduación, con premio, en la pontificia Academia de San Lucas, en Roma, en 1870; realizó estudios de especialización sobre ornato, higiene pública, puertos y otros temas en diversas ciudades de Europa y de los Estados Unidos, donde le fue ofrecida la dirección de obras del palacio de Correos de Nueva York que declino para regresar a Buenos Aires en 1872. Cfr. Cutolo, Vucente Osvaldo, *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino (1750-1930)*, Buenos Aires, Editorial Elche, 1968. Tomo I. p. 566.; Gutierrez, Ramón, *La Arquitectura en Buenos Aires en 1880*, "Juan Manuel Burgos", Resistencia, Universidad Nacional del Nordeste, 1968, Tartatini, Jorge Daniel, Santa Catalina. *Lomas de Zamora: dos soluciones de arquitectura académica en un medio rural*, en revista "Documentos de Arquitectura Nacional y Americana", N° 12, resistencia, 1981. p. 49 y ss. De Paula, Alberto S.J., *La Ciudad de la Plata, sus tierras y su arquitectura*, Banco Provincia de Buenos Aires 1987, p. 59-84.

[59] Cfr. Gorelik, Adrián; *La grilla y el Parque, espacio Público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887, 1936*. 1ª ed. 2ª reimp. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial 2010. Fundamentalmente el capitulo 1 "Ciudad Nueva: La utopía del "Pensamiento Argentino".

[60] Barcia, Pedro Luis; *La Plata vista por los viajeros 1882-1912*. 1982 Centenario de la Ciudad de La Plata,

Y también los problemas de una Buenos Aires que aún mira al pasado, en tensión con ciudadanos de nuevo cuño que desean un nuevo lugar para refundar sus esperanzas:

> "...Pero sucédenos en Buenos Aires lo que a la Inglaterra, que avanzando en su construcción política y asegurándose instituciones, ha tenido que describir rodeos en torno de las más añejas que ya ocupaban el suelo, la dinastía real, reputada propietaria del suelo (...) Buenos Aires continuará siendo lo que es hoy con sus calles tubulares, un suplicio para los transeúntes, y no ha de sorprenderme ver reaparecer la mazorca..."[61]

Y la nostalgia de un sueño concretado por otros...a los que se ha inspirado:

> "...¡Que majestad la de los edificios públicos de La Plata! (...) Luz eléctrica, calles anchas boulevares, avenidas, diagonales, adoquinados, veredas de cuatro a diez varas; bosques que parecen seculares por lo sombríos, dan solaz, sombre y recreo a las puertas de la ciudad encantada; como monumentos, palacios para el Museo Antropológico que ya es uno de los primeros del mundo, enriquecido con doscientas muestras de las razas americanas. Siéntese el visitante de Buenos aires en el mundo que ha soñado, porque La Plata es el pensamiento argentino, tal como viene formándose e ilustrándose hace tiempo, sin que nadie se de cuenta de ello..."[62]

El nacimiento de la ciudad de La Plata fue el producto del internacionalismo de finales del Siglo XIX. Aún no estaba muy claro quién sería el Estado que alcanzaría el máximo progreso. Todos se encontraban en disputa. Es por ello que para cualquier gran obra que se quisiera realizar debía contar con empresas de diverso origen territorial. Se buscaba la empresa más competitiva y el producto de mayor calidad. Los trabajos de construcción en la ciudad de La Plata dieron inicio inmediato a una relación comercial con empresas como la firma *Rivolta, Carboni y Cia.* El primer proyecto fue el *Chalet* de los gobernadores, que fue preparado en los Estados Unidos, en estilo neocolonial holandés, por la firma *Shaw Brothers & Co.*, de Nueva York, la misma llegó al puerto de Buenos Aires en Febrero de 1884 a bordo del vapor *Independent*, envasado en quinientas treinta y nueve cajas. El edificio se componía de un pabellón de planta baja y alta, con mansarda y mirador que sobresalía dos pisos por sobre la línea de techos, tenía además una galería abierta que formaba un gran porche sobre la entrada. Además se solicitó a la misma empresa que adquiriera cincuenta casas de madera que fueron recibidas en abril de 1884 y armadas rápidamente en los lotes que habían sido reservados para ellas: su alquiler

ediciones del 80 y Librerias Juvenilia, 1982.pp. 65-68."La Plata", en *El Debate*, Buenos Aires, 11 de noviembre de 1885. Recogido en *Obras Completas*, t. XIII, Costumbres. Progresos, pp. 217-225. Figura mal datado, como publicado inicialmente en *El Nacional*, 1886.

[61] Ibid. p.69.

[62] Ibid. p.68-69.

había sido fijado por el gobierno en $20 m/n por mes. En su adjudicación se daba preferencia a los empleados de las reparticiones de la administración pública que se mudaban a La Plata.[63]

Hacia la década del 60, una palabra hasta entonces poco empleada comenzó a difundirse en el vocabulario económico y político de la época: Capitalismo.

Para la consolidación del capitalismo industrial, fue muy importante la alianza del mundo industrial con el financiero. Los capitalistas industriales necesitaban recursos económicos para instalar nuevas empresas, líneas ferroviarias o construir buques. Los dueños de las fábricas y los constructores de trenes y barcos debían recurrir a los banqueros para poder concretar sus negocios.

Los financistas fueron haciéndose imprescindibles y dominaron el mercado, al que le dieron un nuevo impulso. A partir de 1870, comenzaron a producirse una serie de cambios en la industria, tan importantes, que la mayoría de los historiadores hablan de una segunda revolución industrial. A diferencia de la primera, esta segunda revolución fue el resultado de la unión entre la ciencia, la técnica y el capital financiero.

Así como en la primera, el elemento determinante fue el vapor; en la segunda, una serie de inventos marcaron su desarrollo. La electricidad, empleada desde mediados de siglo en el telégrafo, pudo ser usada en la producción. En 1867, Werner Siemens aplicó el dínamo —un aparato que permitía producir electricidad— a la industria.

En 1879, Thomas Alva Edison fabricó la primera lámpara eléctrica y la transformó en un producto industrial de su propia fábrica: la Edison Company, conocida después como General Electric Company, la primera empresa mundial de electricidad.

El petróleo y sus derivados fueron los combustibles de esta Segunda Revolución Industrial y el acero, la materia prima. Un ejemplo del auge del acero fue la construcción en París del edificio más alto de la época: la torre Eiffel en ocasión de la Feria Universal de París de 1889, durante los festejos del centenario de la Revolución Francesa –una maqueta de la ciudad de La Plata fue expuesta en dicha feria y Dardo Rocha y una comitiva viajó especialmente para él evento–. Las industrias siderúrgicas y de hierro demandaron todo tipo de metales, lo que dinamizó también la minería. Fue así que un conjunto de eslabonamientos hacia atrás y hacia adelante fueron los ejes de una época en que crecieron las esperanzas en las fuerzas creadoras de la tecnología y el capital.

Precisamente a comienzos de 1884 se confiaron las gestiones para los primeros ensayos de luz eléctrica a Carlos Arias, en ese entonces Inspector General del Telégrafo, del Ferrocarril Oeste de la provincia. La provisión de los equipos electrógenos y las lámparas de arco voltáico, así como la demostración de las ventajas de la iluminación eléctrica, estuvo a cargo de la firma *W.R. Cassels & Co.* (con la misma firma se había contratado el primer alumbrado a Kerosene) cuyo rol comercial era "importadores y

[63] De Paula, Alberto S.J., Op. Cit. p.176-177 y 232-233.

agentes de manufacturas americanas", con oficinas en la calle 1° de marzo, N° 13 en Rio de Janeiro y en Maipú 91 de Buenos Aires. Los equipos correspondían al sistema patentado por el doctor en filosofía Carlos F. Brusch, fundador de la *"Brusch Electric Company"* de Cleveland, Estado Unidos. El contrato para el servicio completo de alumbrado público fue firmado el 4 de Marzo de 1885.[64]

El hombre que impulsó la creación de la nueva ciudad, se recibió de abogado en 1863 —a los 26 años—. En su Tesis Doctoral, que presentó en la Facultad de Abogacía de Buenos Aires en Abril de ese año defendió la idea de que las leyes y las constituciones dependen de las circunstancias de los países, noción que recibió de Alexis de Tocqueville, Abraham Lincoln, Rivadavia y Alberdi. La idea surge del modelo norteamericano, que tiene una enorme influencia en el pensamiento rochista (de hecho en uno de sus proyectos legislativos nombra Lincoln a una recientemente fundada ciudad para honrar al presidente asesinado). La fascinación por los Estados Unidos es un eco de su admiración por Alberdi y Sarmiento.[65]

La creación de la ciudad de La Plata, ya lo hemos mencionado, también es parte del proyecto político de Dardo Rocha. No ahondaré en las cuestiones más profundas de los proyectos políticos en pugna, esto es algo que debe necesariamente quedar como una agenda abierta para futuras investigaciones. Si señalare algunos aspectos que permiten comprender las tensiones existentes durante la fundación de la nueva ciudad.

Inmediatamente que se federaliza la ciudad de Buenos Aires y que se legitima el poder del nuevo presidente del Estado Argentino nacerán nuevos conflictos sobre el lugar del poder. Julio A. Roca le ofrece a Dardo Rocha un puesto dentro de su gabinete, este lo rechaza y solicita la gobernación de la Provincia de Buenos Aires. La situación crea un espacio de incomodidad entre los otrora aliados políticos. Había en la actitud de Rocha una verdad de perogrullo, aspiraba a ser el sucesor de Roca en la presidencia, en tanto que el actual presidente tenía otros planes para la contienda electoral. Es posible que Rocha mantuviera por lo menos hasta 1885 la firme convicción de que podía vencer al Roquismo en las presidenciales. De hecho, para ello contaba con el poderoso Banco de la Provincia de Buenos Aires, con la capacidad de fuego de otorgar prebendas a todo lo largo del país. En 1885 esas esperanzas comenzaban a difuminarse y fue un evento político extraterritorial el que detono el conflicto encubierto hasta ese momento, y que sólo es posible seguir a partir de las correspondencias entre los pocos amigos comunes que quedaron entre ambos personajes—Eduardo Wilde, fue uno de ellos—.

En 1885, con el apoyo de algunos generales destacados (Lucio V. Mansilla, entre otros), Rocha preparó una conspiración para derrocar al presidente Roca, que quedó trunca cuando el jefe de la policía de la ciudad de Buenos Aires, Francisco Bosch,

[64] Ibid. pp. 240-246. La concesión a la empresa Cassels se fue renovando por periodo de cinco años, hasta que el 10 de octubre de 1904 la Compañía de Electricidad del Río de La Plata Ltda. Se hizo cargo del servicio.

[65] Troisi Melean, Jorge, *Dardo Rocha, El último porteño*, 1 ed. La Plata, Instituto Cultural de la provincia de Buenos Aires., 2006. pp. 24-25

decidió hacerse a un lado y no iniciar el plan.[66] El escenario para el complot estaba dado por la revolución que preparaban los contrincantes políticos de Máximo santos en la República Oriental del Uruguay, y cuyo principio y final se desataría en 1886.

La intensa puja electoral tuvo repercusiones internacionales, y terminó trasladándose a todo el Río de La Plata. Además de la roquista y la rochista, otras tres ligas se constituyeron entre 1881 y 1885. Ninguna llegó a tener el poder de las dos primeras.[67] La verdadera disputa es entre Rocha y Roca o, en realidad, entre Rocha y Juárez Celman, el candidato de Roca.[68] Desde 1882 Uruguay, es gobernado por Máximo Santos, líder militar del Partido Colorado. Fue Ministro de Guerra bajo el gobierno de Francisco Antonio Vidal. Luego de la renuncia de éste por razones de salud, Santos fue elegido presidente de la República el 1º de marzo de 1882, a los 35 años de edad, para un período de cuatro años. Al finalizar su mandato fue elegido como su sucesor Francisco Antonio Vidal, pero éste renunció nuevamente el 24 de mayo de 1886, permitiendo que Santos, en su carácter de presidente del Senado, asumiera nuevamente la primera magistratura.[69]

La única forma era hacerse elegir presidente del Senado y que luego el Presidente de la República renunciara (no existía por ese entonces el cargo de vicepresidente). Pero los senadores se elegían por circunscripción departamental y los principales caudillos colorados ya se habían postulado por sus departamentos, por lo que Santos no tenía chance de llegar al Parlamento. Entonces, por la ley Nº 1.854 del 30 de diciembre de 1885, se creó el departamento de Flores a partir del territorio que pertenecía a la 3ª Sección Judicial del departamento de San José. Vidal fue elegido senador por Flores en 1885 y, en 1886, presidente de la República (elección indirecta). Santos, su suplente, quedó como presidente del Senado. Luego de la renuncia de Vidal a la presidencia en 1886, Santos accedió nuevamente a la presidencia. La continuidad de Santos había sido preparada sin pudores entre éste y Vidal.[70]

Si bien integraba el partido colorado, Santos era independiente y debido a ello no contó con ningún apoyo corporativo: se enfrentó a la Iglesia, a los masones, a las elites tradicionales y a la oposición, e incluso a sectores de su propio partido. No obstante logró en su mandato cambios profundos que prepararon al incipiente país para transformarse en un Estado moderno.

La gran "reelección" de Santos era resistida por partidarios de los tres partidos existentes entonces, que se levantaron en armas el 30 de marzo de 1886. En Buenos Aires se creó una "Junta Revolucionaria" con representantes de los tres partidos. Por

[66] Ibid. Pp. 26 y ss.

[67] Alonso Paula, *Jardines Secretos, legitimaciones públicas: el partido Autonomista Nacional y la política argentina de fines del siglo XIX*. 1ª ed. Buenos Aires; Edhasa, 2010.

[68] Allende, Andrés "Julio A Roca y Dardo Rocha. Una amistad y una enemistad históricas", *Boletín de la Academia Nacional de Historia*, 44, 1971, págs. 204–231; y del mismo autor, *"La candidatura presidencial de Dardo Rocha en 1886"*, La Plata, 1978, págs. 5–20.

[69] Vidaurreta, Alicia, Roca, *El Quebracho, el revés de la trama, Buenos Aires*, Platero, Buenos Aires, 1983.

[70] Ibid.ver cap. I. "Una década conflictiva".

el colorado actuaba Lorenzo Batlle, por el Partido Blanco actuaba Juan José de Herrera y por el Partido Constitucional Martín Aguirre. También participaron Gonzalo Ramírez y el coronel Gaudencio, Jefe Político de Montevideo durante el gobierno de Pedro Varela. Entre el 30 y el 31 de marzo se llevó a cabo la batalla, denominada del Quebracho por algunos, y por otros de Punta de Soto. Los revolucionarios fueron aplastados por las fuerzas gubernamentales leales a Santos al mando de Máximo Tajes. Los revolucionarios sufrieron 200 muertos y más de 600 prisioneros. A este alzamiento se lo conoce como la Revolución del Quebracho.[71]

Rocha apoyó el levantamiento contra Santos (participando en la financiación y brindando alojamiento y almacenes de armas a los disidentes, que se refugiaban en Argentina desde 1884)[72]. Para ello tenía dos motivaciones especiales. La primera, anexar Uruguay a la provincia de Buenos Aires y de esta manera equilibrar el balance del poder rioplatense luego de la federalización de la ciudad de Buenos Aires. La segunda, su convicción personal de que un levantamiento contra el presidente oriental podía torcer el rumbo de la elección presidencial en las provincias litorales argentinas, donde los hombres poderosos apoyaban a Roca y a su candidato, Juárez Celman. Irónicamente, el propio Roca avalaba la sublevación, esperando que un presidente aliado en Uruguay pudiese eclipsar la influencia brasileña en la región.[73]

En 1886, se produjo finalmente la "Revolución del Quebracho", cuyos principales actores eran intelectuales y algunos militares uruguayos. La revolución se realizó contra Santos, que siguía siendo el hombre más poderoso de Uruguay pero ya no su presidente, que como ya hemos mencionado había delegado el mandato en Francisco Antonio Vidal, un hombre de su confianza. El Quebracho acabó en un total fracaso por la escasa capacidad defensiva de los revolucionarios frente a la preparación y organización del ejército uruguayo. A pesar del inocultable apoyo argentino, las relaciones entre ambos países no se deterioraron y tanto Santos como Roca, se consolidaron como hombres fuertes en sus respectivos países. Sólo Rocha, a quien la prensa roquista le adjudicó gran parte de la autoría de la revuelta, quedó desacreditado.[74]

Tanto su participación en la trunca revolución argentina como en la fallida uruguaya hicieron cuestionable el desempeño político de Rocha. Fraude y violencia llevaron al candidato oficial a la victoria. *Sud-América* proclamó la derrota final de Rocha en un sugestivo titular el 6 de diciembre de 1886: "Un asunto terminado". El diario Roquista reflejaba también los ideales de una política que no intentó sumar a los adversarios, sino, por el contrario, sacarlos del camino. Rocha fue víctima de un juego cuyas reglas conocía a la perfección. La política nacional de Roca, imponiendo paz y orden, inició una nueva era.

[71] Ibid.ver cap. II y III.

[72] Ibid. Cap. IV.

[73] Troisi Melean, Jorge. Op. cit. pp. 35 y ss.

[74] Vidaurreta, Alicia, op cit. Cap. V.

Rocha emprendió un viaje de dos años por el viejo mundo. Visitará Europa, Asia y África. Es, si se quiere, una forma de realizar el duelo por lo que se ha perdido. Su proyecto de emulación y superación quedaron truncos. Tanto la ciudad de La Plata como sus ambiciones presidencialistas comenzaron a quedar poco a poco en el pasado. Todo lo que Rocha perdió en poder lo ganó en legitimidad, precisamente en el momento en que el sistema político comenzaba a perderla.[75]

[75] Tendrá una activa participación en el Senado como mediador durante los acontecimientos de la Revolución del Parque obteniendo la sanción de la ley de amnistía de 1890, de la que es el autor. Cfr. Urriza, Manuel, *Dardo Rocha: fundador* y parlamentario, La Plata, La Comuna Ediciones, 2000.

CAPÍTULO 2

2.1. La evolución de la población platense según los censos

Uno de los primeros inconvenientes que se deben atravesar para hablar sobre la sociedad en la nueva ciudad es el referido a las fuentes que pueden utilizarse. ¿Cómo es posible rescatar la experiencia viva de la sociedad? ¿ Son las fuentes oficiales pertinentes para reconstruir los avatares de ella? ¿ Hasta qué punto se puede confiar en la objetividad del Estado?. La mayoría de las fuentes existentes son parte de registros oficiales. Así mismo, estos registros son producto de los conflictos políticos de la época. Por ejemplo, el Censo de 1869 tiene como objetivo ponderar las economías territoriales dentro del marco más amplio de la provincia de Buenos Aires, pero es a la sazón un Censo de características "Nacionales". El Censo de 1881, nace al fuego de la federalización de la ciudad de Buenos Aires y de la contienda electoral que tendría su corolario en 1886. En todo caso, los Censos nos aproximan a los asentamientos iniciales en Lomas de la Ensenada y nos permiten rescatar la intensa movilidad de los inmigrantes en el escenario intenso de la creación de una nueva ciudad.

Los datos del primer Censo Nacional de 1869 sobre el Partido de Ensenada, dan cuenta de una extensión de 1.086 Km2, con una población de 4.440 habitantes. La cantidad de argentinos era de 3.652, cifra que representaba un 82,3% del total de la población; por su parte los extranjeros eran el 17,7% restante, con 788 personas entre alemanes, españoles, franceses, italianos y algunos portugueses y suizos.[76]

Según el Censo Provincial de Buenos Aires de 1881, la población aumentó a 6.962 habitantes discriminados en un 66% de argentinos y 34% de extranjeros. Durante todo este periodo se advierte un predominio del elemento nativo en la composición poblacional de la zona.[77]

[76] *Primer Censo Nacional de 1869*. Sección 1ra.

[77] *Primer Censo de la Provincia de Buenos Aires 1881*. Ordenado por su Gobernador Dr. Dardo Rocha e Impreso en Imprentas Emilio Coni, Buenos Aires. Originales que pueden hallarse en el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires y en la Hemeroteca de la Biblioteca del Honorable Concejo Deliberante de la Provincia de Buenos Aires.

La fundación de la ciudad coincide con el *boom* inmigratorio que se inicia en la década del ´80. De este modo, el núcleo original de La Plata no procedió de la población radicada en Ensenada, sino de la masa de extranjeros recién llegados que fueron contratados para la ejecución de las obras de los edificios públicos y de las obras destinadas al puerto.

De acuerdo al primer Censo de población de la ciudad de La Plata en 1884[78], la población total era de 10.407. De esta cifra, sólo el 22% eran argentinos, mientras que el 78% eran extranjeros. Estos porcentajes indican una marcada superioridad de residentes que procedían de otras nacionalidades. El mayor número correspondía a los italianos (44,1%), seguidos por los españoles (8,4%), y los franceses (3,7%), otras nacionalidades sumaban un 19,5%. Las profesiones declaradas correspondían a la de trabajadores asociados a las actividades de la construcción, producción, comercio y servicios en general (albañiles, carpinteros, jornaleros, comerciantes, lavanderas, cocheros, cocineros, etcétera).

Entre los años 1884–1890, la evolución demográfica fue notable, y debido a las necesidades administrativas, resultó imprescindible la instalación de un número cada vez mayor de familias criollas.[79] Por otra parte, las obras públicas y la construcción privada demandaron una cantidad cada vez más importante de obreros, que fueron aportados por los inmigrantes extranjeros. Estos trabajadores, que fueron contratados para la edificación de la ciudad, terminaron por instalarse, de modo estable, en el nuevo centro urbano. Este proceso fue acompañado por la rápida especulación en torno de la propiedad de la tierra que se dio por fuera del eje monumental. La cuestión de la especulación inmobiliaria se tratará más adelante, a partir del estudio de algunos casos emblemáticos. Sin embargo, es posible comprobar que la dinámica adquirió ribetes similares a los que se daban en otros lugares, de la provincia de Buenos Aires, el Río de La Plata e, incluso, el resto del mundo.

Respecto de la distribución de la población por sexos: de 10.407 habitantes que tenía la ciudad de La Plata en 1884, el 84% eran varones y sólo el 15% mujeres, dentro de este predominio de población masculina los argentinos representaban un escaso porcentaje (solamente un 16%) mientras que los extranjeros ascendían a un 83%, aproximadamente. Este patrón es característico de los espacio de reciente poblamiento, dado que en primer lugar se trasladaban los hombres, una vez que lograban asentarse con alguna comodidad tomaban el riesgo de trasladar a sus familias. Sin embargo, esta característica fue variando a medida que se asentaban familias y crecía en importancia la vida administrativa de la ciudad.

Otro de los aspectos a destacar, era que la mayor parte de la población se

[78] *Primer Censo de La Ciudad de La Plata 1884*. Ministerio de Gobierno, oficina de estadísticas general, Censo de La Plata, Capital de la Provincia de Buenos Aires, población, comercio e industria, levantado el 25 de marzo de 1884, Buenos Aires, 1884. pp. 7-10. Citado también, en Salvadores, Antonino, *Fundación de la ciudad de La Plata (documentos éditos e inéditos)*, La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 1932.

[79] Bejarano, Manuel, "*Inmigración y estructura demográfica de La Plata: 1884-1914*". En Boletín de la dirección de Museos y Lugares Históricos. Ministerio de Educación. Subsecretaria de Cultura. La Plata, 1967.

componía de personas en edad adulta. Del total de habitantes de la ciudad, 6.722 tenían entre 15 y 50 años, cantidad a la que se sumaban entre 1.500 y 1.800 (la diferencia establecida por el censo y los relatos de los viajeros seguramente se debe a la estacionalidad de los trabajadores) obreros portuarios que no estaban clasificados en el primer Censo de 1884.

En noviembre de 1884, se efectuó un segundo censo municipal que computó una población de 21.349 personas. La comisión que elevó el censo, aclaró que no se habían contabilizado los obreros que trabajaban en el puerto, pero calculó que ellos y sus familias totalizarían algo más de 1.500 personas. Ese organismo agregó que "El obrero que viene aquí atraído por el halago de los altos jornales y el trabajo constante, tiende a radicarse adquiriendo terreno sobre el que levanta su modesto hogar".[80]

En octubre de 1885, se realizó un tercer Censo de población que dio un total de 26.327 habitantes distribuídos de la siguiente manera: en la ciudad, un 52%; en Ensenada, 17%; en Los Hornos (lugar en donde se habían radicado los hornos de ladrillo) 12%; en el parque Pereyra Iraola, 4%; en las quintas y chacras 9% y en los cuarteles rurales 8,4%. En la clasificación, según la edad, se totalizaron 13.382 varones entre 15 y 50 años. Con respecto a las nacionalidades, los argentinos eran el 40%, mientras que el total de extranjeros llegaba al 60%, de estos últimos, los italianos sumaban el 68%, los españoles el 14%, los franceses el 6,5% y los uruguayos el 4,5%. Otras nacionalidades llegaban al 6,4%. Las profesiones más numerosas seguían siendo las de albañiles, jornaleros, comerciantes, carpinteros, dependientes, empleados públicos y privados y agricultores.

La población del partido de La Plata durante el año 1890, de acuerdo al censo de la Provincia de Buenos Aires de ese año, incluía 42% de argentinos y 58% de extranjeros de un total de 65.610 habitantes. La crisis de 1890 provocó la paralización de las obras públicas y de la construcción privada. Esto originó el desplazamiento poblacional hacia otras zonas, debido a la disminución de la actividad laboral y concomitantemente de la actividad comercial. *(ver Cuadro N° 1)*

El Segundo Censo Nacional de 1895 registró un total de 60.991 habitantes, de los cuales el 55% eran argentinos y 45% extranjeros. Estas cantidades evidencian un incremento de la población nativa, tendencia que se acentuará en los censos de 1909 y 1914. Si bien la cantidad de habitantes descendió, considerando el año 1890, se produjo un aumento del crecimiento vegetativo de la población. Ese aumento se debió, sobre todo, a los hijos de extranjeros que se habían radicado en las décadas anteriores. Por otra parte, se produjeron cambios en el esquema ocupacional debido a la cantidad de personas que se empleaban en las actividades administrativas, proceso que se acentuó por la falta de industrias en la zona y la proximidad de un centro de desarrollo industrial como era el de Buenos Aires, y el de Avellaneda cuya

[80] *Segundo Censo de Población efectuado por la comisión de la municipalidad de La Plata en Noviembre de 1884.* Citados por Coni, Emilio. Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata. Ministerio de Gobierno, 1885. Buenos Aires. La República. 1885. Pag. 158. Citado también, en Salvadores, Antonino, Op. Cit.

explosión demográfica en el censo de 1914, da cuenta de ese proceso.[81] El segundo Censo Nacional, da cuenta del impacto de la crisis de 1890 en la joven ciudad. No sólo hubo un descenso en la cantidad de inmigrantes, sino también en las viviendas censadas (Ver Cuadro N° 2) esto se debió a que muchas de las casas de madera fueron desarmadas y reubicadas en otras localidades.

El censo de la Plata realizado en 1909, dio una población de 95.126 habitantes, el 50% de ellos tenía más de 10 años de residencia en la ciudad; un 64% de ese total eran argentinos y el 36% restantes, extranjeros. En la población extranjera seguían predominando los italianos, que representaba el 57% de los extranjeros; seguidos en importancia por los españoles, que alcanzaban el 25%; luego los uruguayos que totalizaban el 6,3%; y el resto de nacionalidades el 27%. La mayor parte de la población infantil menor de 15 años era argentina. En relación con la población infantil, el censo establece que la población de 6 a 13 años era de 18.480 niños, de los cuales 9.722[82] concurrían a escuelas provinciales, 408 a escuelas nacionales y 1.648 a colegios particulares (fundamentalmente italianos). Al Colegio Nacional asistían 340 y se instruían en sus respectivos domicilios 1.024. En cuanto a los mayores de 14 años, que sumaban 2.110 entre nacionales y extranjeros, 1216 iban a escuelas públicas, 262 escuelas nacionales, 472 colegios particulares y 160 en sus domicilios. En las personas mayores de cincuenta años predominaban los pobladores de origen extranjeros. Sin embargo, estas cifras alcanzadas para mayo de 1909, no satisficieron a quienes confiados en los rápidos desarrollos platenses, esperaban la consagración estadística de los primeros cien mil habitantes. Por otra parte, la misma sorpresa estadística estuvo presente en ciudades como Rosario, en 1890, cuando sólo obtuvo en su recuento 91.669 habitantes; y ocurrió lo mismo con el Censo de 1904 para la Capital Federal, cuyas cifras no alcanzaron al millón con sus 950.891 censados. Otra de las sorpresas, estuvo dada por el rápido crecimiento de la ciudad de Avellaneda, que contaba para mediados de 1909 con 87.081 habitantes.[83]

El tercer Censo Nacional de 1914 arrojó una cantidad de 137.413 personas distribuidas de la siguiente manera: en la ciudad el 66%, en Ensenada, 10%; en Tolosa, 4%; en Berisso, 6.4%, en Villa Elisa, 2%; en Villa Garibaldi, 2,3%; Los Hornos, 3.8%; Romero, 3.2%; población fluvial, 2.12%, y en las Islas, 0,8%. De ese total el 64% eran argentinos y el 36% extranjeros. La tendencia imperante en la edad de la población, demuestra que para 1895, en las edades activas, los extranjeros representaban un mayor porcentaje que los nativos, mientras que los niños eran en su mayor parte argentinos.[84]

[81] *Segundo Censo de la República Argentina, mayo 10 de 1895*. Decretado en la administración del Dr. Saenz Peña, verificado en la del Dr. Uriburu; Comisión directiva Diego G. de la Fuente, Gabriel Carrasco, Alberto B. Martinez, Vocales; T. II Población, Buenos Aires, taller tipográfico de la penitenciaría Nacional, 1898.

[82] El censo escolar de la provincia se realizó en 1907, al mismo tiempo es preciso observar que por la Ley de Reforma de la educación del 17 de octubre de 1905 los niños de 6 y 7 años de edad (4.382 en el censo de 1909) quedaban fuera de la obligación escolar y no eran admisibles en las escuelas públicas.

[83] Censo General de la Ciudad de La Plata, Capital de la Provincia, población, propiedad, Comercio e Industria. La Plata, talleres "La Popular", 8 y 46, 1910.

[84] *Tercer Censo de la República Argentina, 1914*, Se realizó bajo la presidencia del Dr. Roque Sáenz Peña. En 1913,

Si comparamos la cifra total de la población de Ensenada, según el censo nacional de 1869 (4.440 Habitantes), con las del Censo de La Plata de 1884 (10.407 habitantes), observamos un crecimiento de 234%. Este incremento se acentúa con el correr del tiempo, por lo menos hasta 1895, en donde se advierte un descenso en relación a la población de 1890. Tal disminución se da únicamente en la composición de extranjeros, no así en el número de nativos que sigue aumentando y la supera en número. Las causas de este cambio en la composición demográfica estuvieron dadas, en primer lugar porque el ritmo de construcciones había disminuido y muchos extranjeros buscaron trabajos en otros lugares; en segundo término porque el crecimiento vegetativo benefició a los nativos; y en tercer lugar por las tareas administrativas que hicieron posible que muchos nativos se trasladaran a la nueva capital como funcionarios públicos; finalmente, cabe mencionar que el fracaso del proyecto político de Dardo Rocha en 1886 y la posterior crisis de 1890 afectaron duramente a la ciudad. La ciudad pasó a ser el trofeo de guerra de la facción roquista e incluso aquellos que habían sido aliados coyunturales del Rocha se volcaron hacia la amistad de los grupos juaristas que comenzaron a impregnar todas las instancias públicas.[85]

Una aproximación a la historia comparada de las ciudades más importantes hasta 1914 nos revela que en la ciudad de Buenos Aires, entre 1869 y 1914 la población creció el 742% y los edificios de vivienda aumentaron un 733%.[86] La ciudad de Rosario, creció en su población, desde 1869 hasta 1914, el 860% y que para 1869 tenía 23.169 habitantes, lo que hacía un número de 369 familias por cada 100 casas, de las cuales el 59% eran de paja y el 41% de azotea y cuerpo. Para el censo de 1895 la cantidad de viviendas se había triplicado, aunque solo el 41% eran de azotea, porcentaje que para 1910 llega al 93%.[87] Si comparamos con la recientemente fundada La Plata que para 1914 llega a tener 137.413 habitantes, y tomando como punto de partida el momento

se dictó la Ley N° 9.108 que ordenó el levantamiento del Tercer Censo Nacional de la República Argentina, el cual debía realizarse el 1° de junio de 1914 durante el período presidencial del Dr. Victorino de la Plaza. En comparación con los dos primeros censos nacionales, el de 1914 mejoró la realización del relevamiento; por ejemplo, redujo el radio de acción de cada empadronador, hecho que permitió un mayor control. En el total del país actuaron 67.020 empadronadores, cada uno de los cuales censó un promedio de 118 habitantes. Si sumamos a los inspectores, miembros de las comisiones, secretarios, etc., que participaron del operativo, el número total de colaboradores resultó de 79.314 personas. Es decir, teniendo en cuenta la población total, correspondieron 99 habitantes a cada colaborador, mientras que en los dos censos anteriores (1869 y 1895) esta relación había sido de 471 y 233 respectivamente.

[85] Alonso, Paula, *Jardines secretos, legitimaciones públicas*.,op.cit. y D´amico, Carlos, Buenos Aires. Sus hombres, su política (1860-1890). Op. Cit.

[86] El cálculo fue realizado por Francis Korn y Lidia de la Torre para el artículo de su autoría:" La vivienda en Buenos Aires 1887-1914". En *Desarrollo Económico*, Vol. 25, No. 98 (Jul. Sep., 1985), pp. 245-258.

[87] El número de propietarios de vivienda, fue en aumento y no sólo creció más que la población, sino que creció, durante el período, con un 60% de extranjeros entre ellos. A partir de una sólida base estadística los trabajos de F. Korn, establecen algo que tendió a obviarse en los estudios posteriores, "entre 1887 y 1914 la población aumento un 264%, mientras que los propietarios crecieron 400%". Cfr. Korn, Francis; *Buenos Aires: los huéspedes del 20*. Buenos Aires, AR Sudamericana 1974. *Buenos Aires 1895: una ciudad moderna*. Buenos Aires: Instituto Torcuato Di Tella, 1981. Korn F. Sigal Silvia, *Buenos Aires antes del centenario: 1904-1909*, 1a ed. Buenos Aires: Sudamericana, 2010. *Buenos Aires, mundos particulares: 1870-1895-1914-1945. Buenos Aires: Sudamericana*, 2004.

de instalación de los poderes públicos en 1884 (10.427 habitantes), encontramos que creció el 1.320%. Por otra parte, si tomamos 1890 (65.610 habitantes), observamos que la población creció el 630%. En tanto que la construcción de viviendas[88] llegó, precisamente en ese año, a su punto más álgido, dado que en 1884 se censaron 2.646 viviendas y en 1890 son de 10.857, de modo que el incremento fue del 267%.

Otro dato relevante, es el de la nacionalidad de los propietarios en 1909, ya que, y cómo ya lo ha apuntado F. Korn para la ciudad de Buenos Aires, los de origen italiano son mayoría, ya que son el 46,33%; los argentinos son el 22,06%; los españoles el 12,18%; los siguen los franceses con el 3,58%; los uruguayos el 1,54%; y los ingleses el 0,89%. Cabe, mencionar aquí que la preponderancia argentina se daba en las propiedades rurales. En cuanto a la manera en que las propiedades se encontraban ocupadas, el 65,58% eran para familias; familia y negocio o taller, el 11,24%; para inquilinato, el 1,54%; para diversos destinos 2,52%; sin especificar 19,12%.

Junto con esta oleada inmigratoria aparece un tipo de vivienda[89] que se va repitiendo durante las primeras décadas del siglo XX. Cuando el nuevo tipo de vivienda se va consolidando como tal, las circunstancias políticas y socioeconómicas derivadas de la crisis de 1890 van generando dificultades y contradicciones entre las necesidades de los inmigrantes y las posibilidades de cumplir con sus expectativas. La crisis de 1890 reproducirá las razones que los habían llevado a abandonar Italia: desocupación, caída del valor del salario e interrupción de obras, entre otras. Factores todos ellos que motivaron a una parte de los obreros a emigrar a otros destinos. El inmigrante italiano, fuertemente anclado en la idea de esfuerzo y trabajo duro, comprendió desde el momento inicial de su arribo que su estabilidad y el futuro de su familia dependían de su capacidad de ahorro. Concretar el anhelo de la casa propia era lo natural para estas personas, que entendían a la familia como la institución más importante, y por consiguiente el lugar donde vivir llegaría a transformarse en un objetivo recurrente. El tipo de casa, es lo que llegaría a conocerse como "casa chorizo", con una galería contra medianera. Los arquitectos han advertido en este tipo de vivienda una respuesta a la necesidad de unificar la idea de vivienda con la de familia y que esta relación puede verificarse tanto en el uso de los espacios ocupados como en el de los espacios libres.

Desde un comienzo, el inmigrante, al llegar al lugar donde se instalaría, tomaba posesión del terreno dividiendo, alambrando y cercando los límites de su casa. Luego cavaba el pozo de agua, establecía la porción del terreno donde sembraría su huerta, y lo que sería su criadero de animales, especialmente el gallinero, y finalmente el área de la vivienda propiamente dicha y su servicio o letrina. En sus

[88] Los materiales con los cuales estaban construidas las viviendas era variado y abarcaba: Madera, Zinc y madera, Ladrillo, paja y barro; ladrillo en barro; ladrillo en mezcla, y otros materiales que en el censo están sin especificar y que alcanzan unas 573 viviendas del total. En cuanto a la cantidad de pisos la mayoría tenían solo planta baja, y para 1909 hay 14 de dos pisos y una de tres pisos. En cuanto al número de habitaciones, se encuentra que de una a tres había 7.303, de cuatro 1.917, de cinco 1.063 y unas 80 que tenían veinte o más.

[89] Botto, H.; Vitalone, C. y Molinari, G., *Apuntes para una nostalgia.* En: Arquitectos. Anuario de la Sociedad de Arquitectos de La Plata. 1982.

orígenes había tres módulos en la vivienda. Esta primera construcción contaba con una habitación grande, sólida, cúbica y modesta, una más pequeña en que funcionaba transitoriamente la cocina, y en el fondo del terreno, generalmente en un ángulo, la letrina o retrete. La habitación permitía las funciones de descanso, higiene y lugar para guardar cosas. La cocina, normalmente, se construía provisoriamente, ya que encontraba su lugar definitivo cuando se incorporaba su familia. Todo el tiempo de los inmigrantes era tiempo de trabajo y las jornadas de 12 horas o más eran habituales, por consiguiente, los espacios libres de la casa todavía no expresaban la dinámica social que llegaría más adelante junto con la familia. El baño, localizado al fondo del terreno, expresaba la precariedad y la falta de infraestructura del momento. La vivienda era un refugio donde pasar la noche, y los ámbitos en los que se desenvolvía la vida social del inmigrante eran: el barrio, por un lado, y las asociaciones mutuales de la colectividad, por otra. Sin entrar en especificaciones técnicas que escapan a nuestro objetivo, podemos decir que esta primera vivienda era evolutiva, dado que preveía otras habitaciones futuras. La aparición de espacios intermedios y variantes en la fachada, incluyendo cercos o jardines, que no se limitaban a demarcar las esferas de lo público y lo privado, sino más bien a ocultar el carácter incompleto de la vivienda, pensada desde el origen para crecer y evolucionar. Una vez que el inmigrante lograba afianzarse económica y laboralmente mandaba a llamar a su familia. Esto tendía a dividir a los ocupantes de la casa en dos grupos: los productores externos, que eran los varones que salían a trabajar y los internos, que eran las mujeres y los hijos menores. Es preciso señalar que el concepto de familia en este punto solía incluir no sólo hijos y padres, sino también tíos y primos, no sólo por razones económicas (necesidad de reducir el costo habitacional) sino también y lo que era más importante, por las prácticas culturales aprendidas en sus lugares de origen.[90]

A medida que se fortalecía la relación con el medio en donde estaban instalados, la vivienda comenzaba a ser usada no sólo como albergue nocturno. El uso continuo empezaba a generar nuevos espacios. Comenzaron a multiplicarse las habitaciones, los espacios libres empezaron a ocuparse con plantaciones de frutales, se agrandó la quinta, se cultivó el jardín, se amplió el espacio para la cría de animales domésticos para consumo y el espacio para animales de trabajo como el caballo.

Mientras el grupo familiar se consolidaba, comenzaban a surgir nuevas necesidades, dando a algunas habitaciones el sentido de una mayor privacidad y autonomía. De cualquier modo, esta subdivisión que se iba estableciendo permitía que todos los ocupantes gozaran de mayor. Más tarde, apareció la galería definida como un espacio de ocio. La cocina pasó a ubicarse definitivamente en el fondo, lo que la dispuso cerca del espacio destinado a la producción y al consumo. Allí se elaboraban los alimentos de cada día y también se manufacturaban conservas

[90] Garcia, Guillermo R.; Rubino, *Anabela. Aportes de la inmigración italiana a la arquitectura de La Plata.* Universidad Católica de la Plata. Facultad de Arquitectura y Diseño. 2008. http://investfad.ucalp.edu.ar/Aportes-Inmigracion-Italiana-Parte-I.pdf

y dulces para todo el año. Era un lugar que permanecía ocupado casi todo el día, siendo espacio tanto de trabajo como de reunión. Al tiempo que el grupo familiar se agrandaba, una de las habitaciones era asignada a la función de sala, más para el recibo de visitas que para las reuniones cotidianas, y se la proveía de los mejores muebles y ornamentos disponibles. La sala apareció junto con la fachada, que así quedaba formalmente definida. Luego, surgió el zaguán, que se constituyó en mediador de los espacios público y privado, donde el acto de entrar o no era asignado por la relación entre personas, roles y ámbitos. A través de este elemento el dominio privado fue ganando en intimidad. La galería, finalmente se presentaba como un espacio semi-cubierto que tenía la función de enlazar las distintas áreas y actividades de la casa en relación con la sala, representando una transición entre lo interno y lo externo.

Cuadro N° 1: Evolución de la población en la Ensenada- La Plata.[91]

Censos	Argentinos	% total	Extranjeros	% total 2	Población
Censo Nacional de 1869*	3.652	82	788	18	4.441
Censo Nacional de 1881*	4.624	66	2.338	34	6.963
Censo Nacional de 1884*	2.278	22	8.129	78	10.407
Censo de la Prov. de Bs. As. de 1890	27.709	42	37.901	58	65.610
Censo Nacional de 1895	33.534	55	27.457	45	60.992
Censo de La Plata de 1909	61.153	64	33.973	36	95.127
Censo Nacional de 1914	87.007	63	50.406	37	137.414

Cuadro N° 2: Evolución de la construcción de viviendas en la Ciudad de La Plata.92

Año	DMS %	Casas	% sobre censo anterior
1884	Marzo	1,169	
1884	Noviembre	2,646	126
1885	Octubre	2,958	12
1890	Enero	10,857	267
1895	Mayo	9,925	-9
1909	Mayo	12,975	31
1910	Diciembre	14,256	10
1911	Diciembre	15,946	12
1912	Diciembre	17,384	9

[91] Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales, Provinciales y Municipales. *Las cifras corresponden a Ensenada.

[92] Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales, Provinciales y Municipales.

2.2. Caleidoscopio de una sociedad en formación

En 1930 la ciudad de La Plata aún seguía siendo más joven que muchos de sus habitantes. En los relatos de la época puede encontrarse la mención a un sinnúmero de ciclistas circulando en sus calles, transportándose a sus trabajos o simplemente paseando. Los tiempos de la ciudad aún transcurrían con lentitud y los tranvías eléctricos seguían marcando el paso (faltaba mucho tiempo para que los ómnibus ganaran la calle cambiando completamente su ritmo).

El paisaje era bien diferente del que vislumbrara Dardo Rocha cuando vio por primera vez las Lomas de la Ensenada. Sin embargo, podemos imaginarnos al soldado, al político, al hombre, mientras su mente era poblada por espacios llenos de ruidos, de herramientas, de máquinas, de aparejadas piedras, de pilas de ladrillo, de montes de cal, de colinas de arena, de albañiles y de maestros. Un ejército de obreros trabajando día y noche. Edificios públicos faraónicos y cientos de funcionarios construyendo una nueva sociedad.

Rocha, en 1859 apenas cumplidos 21 años, llegó a ser teniente de marina. Luego, en 1865, a sus 27 años, jefe del 5to batallón de la división Buenos Aires. Dejó más tarde las armas, estudió derecho y se doctoró y paralelamente desarrolló su carrera de político. A los cuarenta y cuatro años de edad, en 1882, fundaba el 19 de noviembre la ciudad de La Plata.

El día de la fundación el viaje le demandó tres horas desde Buenos Aires, hasta Tolosa. El lugar se veía desolado; sólo algunos ranchos de paja con unos pocos ombúes que les servían de sombra. Desde allí, se dirigió, con la comitiva, en un tren con vagonetas de origen francés (*Société des Etablissements Decauville Aîné*) mientras que el resto de los invitados fue en coches tirados por caballos o a pie hasta el centro de La Plata. Sólo es posible imaginar el espacio con sus nubes de polvo y el sol casi abrasador de noviembre. Hubo dos banquetes; el oficial y el popular (en el que los alimentos se encontraban en mal estado por el intenso calor). Según las declaraciones de protagonistas de la época la carne asada con cuero estaba mala, el pan se había puesto duro y el agua escaseaba, hasta tal punto que no faltaron los oportunistas que la vendían a cinco pesos el vaso.

El octavo de infantería y el sexto de caballería, debieron controlar la ira y las protestas de una multitud que pudo que observar la diferencia entre los banquetes. Más caótico aún fue el retorno a Buenos Aires; desde la tarde temprano el cielo había estado indeciso; a las 5, los relámpagos se veían desde todos los horizontes.

Los únicos trenes que funcionaron fueron los de la comitiva oficial, una vez que la multitud de personas pertenecientes a diversos sectores populares vieron comprometer su regreso a Buenos Aires, los conflictos volvieron a surgir y tuvieron que ser controlados por el ejército. Los diarios *La Prensa, La Nación, La Tribuna, La Tribuna Nacional, Las Provincias, La República*; dieron cuenta de estos acontecimientos.

Los comienzos no estaban precisamente alejados de las dificultades propias de los actos de creación. Dardo Rocha en ese entonces gobernador de la Provincia había

encargado a Thomas Bradley, un fotógrafo norteamericano que había conocido en la guerra del Paraguay la inmortalización del acto fundacional de su ciudad a través de una imagen que debía expresar la magnificencia de la ceremonia. Sin embargo, la foto tomada por Bradley pone en evidencia el marco general en el que se sucedieron los hechos: estandartes patrios que se agitan sobre mástiles improvisados con troncos de eucaliptos que aún conservaban algunas de sus ramas, mientras algunos espectadores permanecen en la tribuna oficial y en las dos laterales, en un preciso lugar destacado por una bandera de mayores dimensiones que las restantes, una cantidad limitada de personas se aproxima al sitio en donde quedaría depositada la piedra fundacional. Ese espacio se encuentra custodiado por un batallón de la guardia provincial, tras de la cual, cuatro personajes que bien podrían representar el mundo del trabajo, encuentran la forma de incluirse en el evento mirando hacía donde está quien lo retrata.

La fundación de La Plata, no fue lo que su gobernador imaginó, de modo que ante el deseo de que el origen de La Plata fuese recordado con el brillo que no tuvo, Rocha volvió a recurrir al fotógrafo para que la imagen obtenida se adaptará a la deseada. Bradley inicio su trabajo de de fotomontaje en 1883, solicitando a todos los invitados a la ceremonia, presentes y ausentes, a que pasaran por su estudio fotográfico. La condición de hombres públicos de quienes eran objeto de su trabajo permitió continuar su tarea reemplazando a quienes no concurrieron con otras fotografías obtenidas de la prensa. En agosto de ese año, cuando su montaje iba terminando, entro en contacto con el representante de una casa de oleografías de Milán, el establecimiento M. Meneghini y Cía. Para comienzos de 1885 arribaban a La Plata las 600 copias litografiadas de 105 por 75 centímetros de la obra que había realizado en acuarela y gouache[93] por el artista Quincio Cenni, reconocido pintor de gestas garibaldinas. En ella se refleja el momento culminante del acto en el que dos niños (Julio Roca y Carlos Rocha) acompañan a sus respectivos padres, los entonces Presidente de la nación y Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, que se ubican sobre un pupitre en condición de oradores. Flanqueándolos, Monseñor Federico Aneiros y otras autoridades eclesiásticas que preparan su bendición, mientras en forma equidistante se despliegan dos grandes pancartas: una con la inscripción "Societá Stella Italiana" y la otra con la de "Centro Gallego". Por detrás, un palco principal y otro menor a su lado congregan a funcionarios que festejan alborozados entre números símbolos patrios que se reparten por distintos escaparates. Agudizando la mirada, es posible detectar en torno a la caja de piedra con el acta fundacional, a los principales referentes del campo político del momento: Julio A. Roca, Domingo Sarmiento, Nicolás Avellaneda, Bernardo de Irigoyen y Eduardo Madero. Además, se encuentran en la imagen

[93] También deletreado guache, cuyo nombre deriva del italiano Guazzo, es un tipo de pintura que consiste en pigmentos suspendidos en el agua. Un agente de enlace, por lo general la goma árabe, también está presente, al igual que en la acuarela. El Gouache se diferencia de la acuarela en que las partículas son más grandes, la proporción de pigmento al agua es mucho mayor, y en que contiene otros pigmentos inertes blancos. Esto hace al gouache más pesado y opaco, con más capacidades de reflexión.

personajes representativos de otros sectores sociales que interactúan amenamente dentro de un llamativo orden general. Ninguno de esos personajes estuvo realmente presente, si bien algunos de ellos, por ejemplo Sarmiento, dieron su consentimiento para ser retratados en el cuadro con posterioridad.[94]

Las organizaciones a las que hace mención la litografía se crearon un año después del acto fundacional de La Plata. Esas organizaciones eran la expresión de la importancia numérica de los inmigrantes italianos en la ciudad. La fuerza de trabajo que levanto la ciudad se encontraba constituida, en su mayoría, por el grupo étnico italiano. Las primeras organizaciones de la sociedad civil en dicho espacio pertenecían a ese grupo étnico.[95] Dado que el primer núcleo de la sociedad estaba constituido por obreros y empleados y de que el estado provincial no se encontraba organizado, las primeras organizaciones tenían como objetivo la ayuda mutua y la organización del tiempo de ocio.

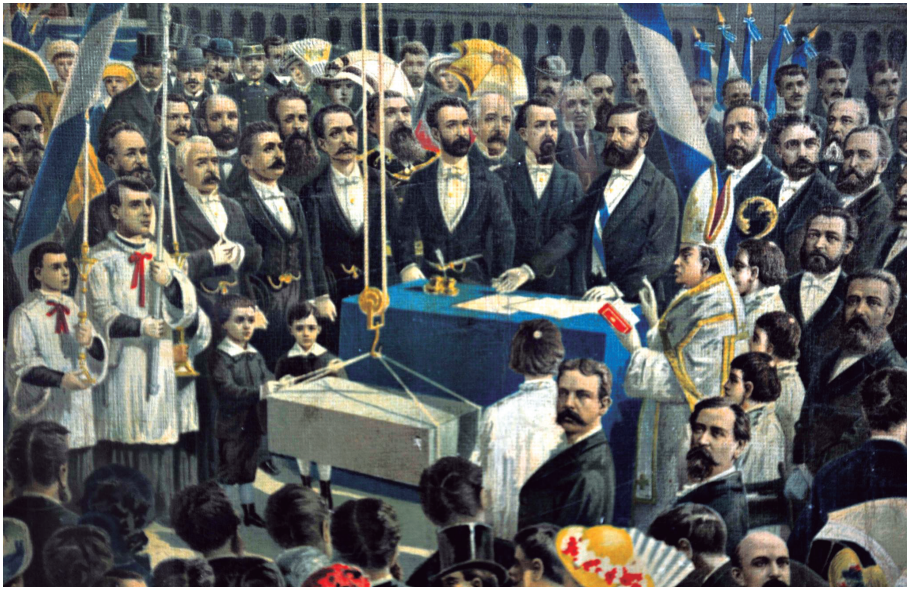
En la fotografía tampoco se encuentran los tres mil obreros italianos que levantaron el centro administrativo de la ciudad, los únicos vestigios de ellos son los tres trabajadores que miran directamente a la cámara. Su curiosidad hizo que quedaran inmortalizados en la placa y al mismo tiempo dieran cuenta de la ficción que se había montado. Sólo podemos imaginar el esfuerzo que demandó levantar una ciudad nueva en un espacio arrebatado a los cultivos de maíz y a los montes de eucaliptos. En cierto sentido, también representó un espacio de oportunidades para todos aquellos que quisieran emprender una nueva vida, lejos de todo lo que representaba la ciudad de Buenos Aires luego de 1880. Oportunidades que no estuvieron exentas de riesgos y fracasos, pero que también conllevaron triunfos y anhelos que dormían en los pliegues de ese tiempo.[96]

[94] En la siguiente página se puede observar la litografía: http://www.todo-argentina.net/historia/gen80/Roca1/1884.html

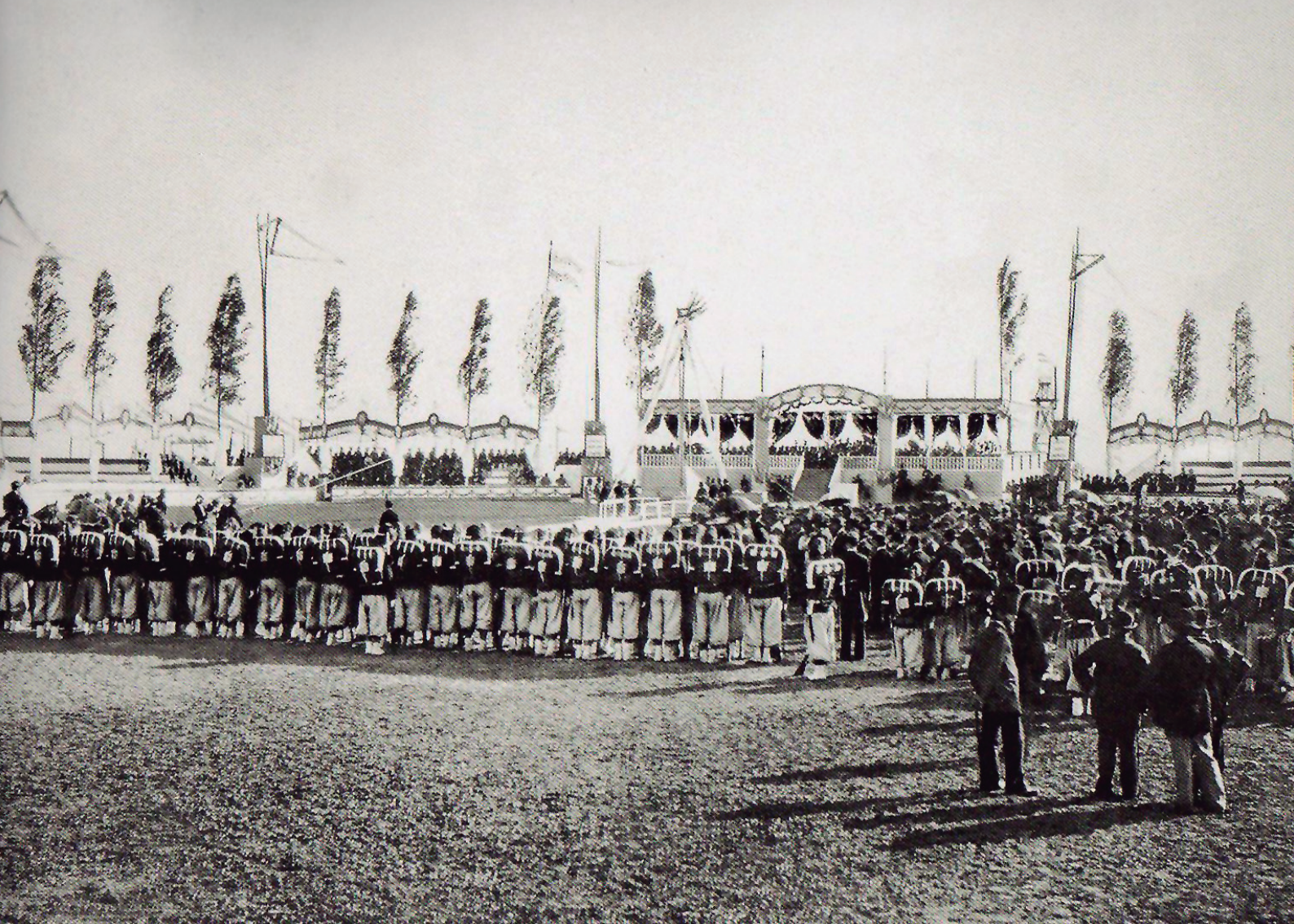
[95] Recupero aquí las observaciones realizadas por Devoto, F. y A. Fernández. "Mutualismo étnico liderazgo y participación política. Algunas hipótesis de trabajo". En: Armus, D. (compilador) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina.* Buenos Aires: Editorial Sudamericana. 1990. En tanto que la utilización de la categoría de grupo étnico permite dar cuenta de la articulación social efectiva y no de la de una categoría jurídica o ideológica como la de Inmigrantes, al mismo tiempo que nos interna en el problema de la asimilación de diferentes grupos étnicos en la sociedad argentina de finales del siglo XIX. pp. 133-136.

[96] Como ya lo ha apuntado Richard Sennet, para otros casos, el conocimiento de las personas acerca de su época a finales del siglo XIX fue un producto de las condiciones materiales bajo las cuales les tocaron vivir, en un momento histórico de profundos cambios. Sennet, R, *The Fall of Public Man, Knopf,1977.El declive del hombre público, trad.* G. Di Masso. Barcelona: Península, 1978; Anagrama, 2011.

SOCIETA
STELLA D'ITALIA



"Óleo de la fundación de La Plata" obra de T. Bradley. Detalles de la misma.
Página siguiente: Colocación de la piedra fundamental de La Plata (19-11-1882).



Parque Saavedra.

Plaza Moreno.

Meridiano V.

Plaza Italia.

Meridiano V.

Estación de trenes.

Paseo del bosque.

CAPÍTULO 3

3.1. De los malos aires de Buenos Aires al campo abierto

En el momento en que se fundó de La Plata, la provincia de Buenos Aires representaba la casi totalidad del poder económico del Estado Argentino. Poblada por 526.581 habitantes, de los cuales el 23,81% eran extranjeros, las rentas de la provincia representaban el 70% de la renta general del Estado, su comercio el 75% y la producción de 1880 había representado el 69% de la producción total del país. Su frontera territorial, luego de la federalización de Buenos Aires, era de una superficie de 310.307 Km2.[97]

Distribuida por partidos, la población más numerosa era la de Pergamino, con 19.933 habitantes; la seguían Chivilcoy, con 17.421; Azul, con 26.090; San Nicolás, con 15.165; Mercedes, con 13.730; 25 de Mayo, con 12.711; san José de Flores, con 12.211; Bragado, con 11.232; Ayacucho y Arenales, con 11.216; Chascomús, con 11.182; Juarez con 11.155; Las Flores, con 11.148; etc.[98]

En cuanto a los centros urbanos, en orden de importancia se escalonaban con San Nicolás a la cabeza que tenía 10.676 habitantes, le seguía Chivilcoy, con 8.041; Mercedes, con 6.611; Pergamino con 6.185; Azul, con 5.852; Dolores con 5.450; Lobos con, 5.235; Barracas con, con 4.018. Los demás no alcanzaban a cuatro mil habitantes.[99]

El partido de Ensenada, conformado por Ensenada y Tolosa, capitalizado por la ley del 27 de abril de 1882, tenía 1.086 Km2 de superficie, con 6.962 habitantes. En el pueblo de Ensenada habitaban 2.091 personas.[100]

Su origen fue una de las consecuencias de las epidemias de cólera en Buenos Aires. A comienzos de 1870, Buenos Aires era todavía La Gran Aldea. En ella

[97] *Censo de la Provincia de Buenos Aires de 1881*. Originales que pueden hallarse en el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires y en la Hemeroteca de la Biblioteca del Honorable Concejo Deliberante de la Provincia de Buenos Aires .

[98] Ibíd.

[99] Ibid.

[100] Ibid.

coexistían el Gobierno Nacional, el de la Provincia de Buenos Aires y el municipal. El censo de 1869 había registrado en la Ciudad de Buenos Aires 187.000 habitantes. Se inauguraba el tranvía de la Recoleta a la Plaza de la Victoria. Se fundaban la Compañía de Gas y el Banco Nacional, y el primer bandoneón desembarcaba en brazos de un marinero alemán. Por cada librería había cien billares y 150 pulperías. Sobre 19.000 viviendas urbanas, el 12% eran de madera o barro y paja.[101] Había un incipiente sistema de aguas corrientes, pero el grueso de la población se surtía de pozos o directamente del río, por medio de los aguateros.

El 4 de abril de 1869, comenzó el servicio de agua corriente. Era una entrega limitada y la calidad del producto dudosa. Sólo unas 1.200 viviendas se beneficiaban con el agua que tomaba del río la empresa que administraba el ferrocarril del oeste. El servicio comenzaba a las 7 de la mañana y se extendía hasta las 2 de la tarde. Esto se debió a que aún no funcionaba la torre tanque de 43 metros de alto de la Plaza Lorea. Pero la inauguración oficial tuvo lugar poco después, el 25 de mayo de 1869. Fue el primer depósito elevado de agua. Emplazado en la parte oriental de la Plaza Congreso, funcionó entre los años 1869 y 1887. El resto de la población no tenía acceso al agua corriente, obtenía el agua de los pozos y aljibes o comprándola, sucia, a los aguateros. Las condiciones higiénicas y sanitarias de Buenos Aires eran muy deficientes: no había cloacas, electricidad, limpieza y, prácticamente, agua corriente ya que eran pocos lo que podían usarla. Los residuos se arrojaban a la calle o se amontonaban en múltiples basurales como el que estaba ubicado al oeste del Cementerio del Sur.[102]

En algunas casas había "pozos negros", a modo de modernos baños. Múltiples zanjones, nauseabundos, ayudaban a desembarazarse de las excretas y de la basura, pero cuando el río crecía, subía el agua, devolvía todos esos elementos y se inundaba parte de la ciudad. Los retretes eran pozos y su profundidad alcanzaba en la mayoría de los casos las capas de agua subterránea que luego, a su vez, era consumida por la población.[103]

[101] Primer Censo Nacional de 1869. Sección 1ra. Verificado en los días 15,16 y 17 de Setiembre de 1869, bajo la dirección de Diego G. de la Fuente, Superintendente del censo, Buenos Aires, Imprenta del PORVENIR, calle de la defensa ° 129, 1872. Se llevó a cabo bajo la presidencia de Domingo F. Sarmiento hacia finales del la guerra con Paraguay (1865-1870).

[102] Estos problemas han sido tratados desde ópticas diferentes en: Silvestri, Graciela, *El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo,* Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2003 Aliata, Fernando, "La ciudad regular. Arquitectura edilicia e instituciones durante la época rivadaviana", en AAVV, Imagen y recepción de la Revolución francesa en la Argentina, Buenos Aires, GEL, 1990 y su tesis doctoral defendida en el año 2000. *La Ciudad Regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835,* Colección Las Ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2006. Gorelik, Adrián; *La grilla y el Parque, espacio Público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887, 1936.* 1ª ed. 2ª reimp. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial 2010. Armus, D. (compilador), *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina.* Buenos Aires: Editorial Sudamericana. 1990 y La *Ciudad Impura,* 1ª ed. Buenos Aires: Edhasa, 2007. Vallejo Gustavo, *Escenarios de la Cultura Científica Argentina, Ciudad y Universidad (1882-1955),* CSIC, Colección de estudios sobre la Ciencia N 49, Madrid, 2007 y *Utopías Cisplatinas: Francisco Piria, Cultura urbana e integración rioplatense,* 1a ed., Buenos aires: Las Cuarenta, 2009.

[103] Ibíd.

Las calles eran de tierra, casi siempre fangosas, ya sea por las lluvias, ya por las aguas servidas que arrojaban los habitantes y recorrían las principales arterias siguiendo la pendiente y que quedaban estancadas en algún punto facilitando la procreación de insectos, especialmente mosquitos.[104]

Lo que más llamaba la atención de los extranjeros, era el mal olor que invadía el aire y que la población no parecía percibir. Este hedor provenía de tres fuentes: De la industria de los saladeros, situados casi en el centro de la ciudad y cuyos desperdicios, carne y sangre putrefacta, eran arrojados al riachuelo de Barracas corrompiendo el agua que luego era recogida por los aguateros y vendida a la población, en especial cuando las lluvias escaseaban y los aljibes quedaban vacios. Era frecuente que el agua que se compraba contuviera hojas y restos de basura.[105]

Un segundo factor era la basura que permanecía muchas horas sin ser recogida, y que era usada para rellenar zanjas, tapar pantanos, nivelar veredas, porque era más barato. Y el tercero, era el sistema de inhumaciones. En el interior del cementerio, el sepulturero recibía una boleta del conductor del carro fúnebre. Luego de leerla, tomaba el cuerpo y lo llevaba hasta el lugar en que lo iba a enterrar; cavaba allí una fosa poco profunda y finalizada su labor, aún se podía ver la vestimenta del cadáver. Los muertos se pudrían prácticamente a la vista del transeúnte y sus miasmas pronto se mezclaban con los olores que despedían los saladeros. Una memoria de la Comisión de Salubridad alertó al gobierno de la necesidad de brindar agua limpia, y también de sacar los focos permanentes de infección que rodeaban las viviendas. Esta situación generó la erradicación de los saladeros y graserías ubicados sobre el Riachuelo y otras costas cercanas a Buenos Aires.[106]

Estos fueron obligados a cerrar y trasladarse a otros lugares alejados, por considerarse que encerraban un enorme y permanente riesgo de contaminación por sus desagües, y el Riachuelo, un foco peligroso. La ley 722 de 1871, que se refiere a la ubicación de saladeros y graserías y que fuera promulgada el 6 de septiembre de ese mismo año, los obligaba a su alejamiento, y ésta fue la causa por la que Antonio Cambaceres y don Juan Berisso instalaron sus saladeros en La Ensenada y en la actual ciudad de "Berisso".

3.2. Las Lomas de la Ensenada antes de la Fundación de la Ciudad de La Plata

La primitiva población se nucleó en torno de los primeros establecimientos fabriles en 1871. Juan Berisso inauguró el saladero San Juan, ubicado al sur del pueblo de la Ensenada de Barragán, mientras que al año siguiente, Antonio Cambaceres

[104] Ibíd.

[105] Ibíd.

[106] Ibíd.

puso en marcha otro saladero, el Tres de Febrero, al norte de Ensenada. Entre los dos ocuparon 2.000 trabajadores de la carne, número que aumentó cuando Juan Turay Berisso abrió el San Luis en 1879, en las inmediaciones del primero. Los saladeros y el rancherío adyacente formaron parte del pueblo de Ensenada, cabecera del Partido del mismo nombre, hasta la creación de la Ciudad de La Plata.

La ley de 1882, que creó la nueva capital provincial, dispuso que Ensenada y el rancherío contiguo a los saladeros San Juan y San Luis pasasen a integrar el partido de La Plata, de esta forma Ensenada perdió su condición de cabecera comunal. Cuando se creó el Puerto de La Plata se dispuso la expropiación de una franja de terreno de 1200 metros, desde el Río Santiago hasta los alrededores de La Plata, por considerársela de utilidad pública, de modo que el poblado de Berisso quedó separado del de Ensenada.

La actividad portuaria creó un clima de progreso e interés por las tierras. Las contiguas al saladero San Juan se subdividieron, en 1887 y se lotearon bajo el nombre de Villa Banco Constructor.

En 1909 se hizo lo mismo con las situadas frente al saladero y así comenzó a formarse un caserío sin ningún trazado urbanístico. Villa Banco Constructor permaneció semi-baldía hasta que con la instalación del primer frigorífico en 1911, denominado *La Plata Cold Storage*, las tierras fueron ocupándose paulatinamente por trabajadores inmigrantes con sus familias.

Juan Bautista Berisso[107] nació el 15 de febrero de 1834 en la ciudad italiana de Génova, en la zona del Valle de Los Berisso, en Lavagna, desde donde proviene la familia del fundador. El primer integrante de los Berisso en llegar a Argentina fue Juan Bautista en 1848 con 15 años de edad y espíritu emprendedor que lo guiaría a lo largo de su vida. Juan era hijo de José Berisso y de Teresa Berisso de Berisso, quienes tuvieron otros ocho hijos; María, Rosa, Luis, Colomba, Manuela, Catalina, Esteban, José y Maria Ángela. Salvo María y Rosa, los demás hermanos y los hijos de Rosa se radicaron y formaron familias en Argentina. Su padre falleció en 1865 en Italia. A los ocho años Juan empezó a ayudar a su padre trabajando a su lado, hasta que a los 15 años se trasladó a Buenos Aires en un buque a vela como único capital de una moneda de plata española (que equivalía a un peso fuerte), que entregó a las autoridades marítimas italianas. El éxito de los Berisso en la industria saladeril había trascendido a su lugar de origen. Tal vez a ello se deba que en la segunda mitad del siglo XIX llegaron a la Argentina varios Berisso procedentes de Lavagna, Cogorno y Santa Julia. El éxito de los primeros alentaba a otros a emprender el mismo camino.

El primer trabajo de Juan Berisso fue en una chanchería de la calle Independencia entre Salta y Lima, donde ganó $120 papel moneda de Bs. As al mes. Trabajó día y noche y su remuneración aumento a $300 moneda nacional mensuales. A lo largo de tres años acumuló su primer capital que le permitió tomar su primer riesgo:

[107] Los datos biográficos han sido tomados de Chueco, Manuel Cosme: *Los pioneers de la industria nacional*, Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1886-1896, t. I. también pueden hallarse en Petriella, Dionisio y Sosa Miatello, Sara, *Diccionario Biográfico Italo-Argentino*, Asociación Dante Alighieri, Buenos Aires, 1976. pp. 66-67.

dejó su empleo y abrió en la calle Defensa un despacho de carne que le dejaba una ganancia de $50 m/n al día. Pasados cinco meses, mudó de lugar su negocio en los alrededores de la Iglesia Concepción. A veces solo y otras asociado a terceros, trabajó algunos meses más en Buenos Aires y cuando logró reunir un capital de $ 24.000 m/n tomó la decisión de acrecentar su fortuna en la campaña de Buenos Aires. Se cuenta que una tormenta le arrebató la tropa y el ganado que con mucho esfuerzo y fortuna había reunido, de modo que volvió a su estado de pobreza. La hostilidad de la pampa salvaje no logró vencerlo, vendió lo poco que le quedaba y recomenzó su actividad primitiva, asociándose con otros, que al poco tiempo se fugaron llevándose todo. Volvió al trabajo, se unió a tres nuevos socios y comenzó una nueva actividad: la cría y mejoramiento de yeguas, con la cual obtuvo grandes ganancias. Siguió con esa empresa hasta 1863 y ese mismo año comenzó con la actividad industrial de los saladeros, en la cual empleaba a centenares de hombres. Esta actividad le permitió reconstituir su condición económica. Buscó nuevos socios, y los encontró en Juan Solari y Tomás Vignale, quienes también deseaban ampliar la actividad de los saladeros y complementariamente instalar astilleros, talleres mecánicos, compañías marítimas y estancias. La asociación les permitía la producción en gran escala compartiendo los riesgos de la empresa, al mismo tiempo que potenciaban las oportunidades que brindaba un mercado en expansión.

Juan Berisso contrajo nupcias con Luisa Bianchetti el 2 de Febrero de 1860, con la cual tuvo ocho hijos varones: Pedro, Juan José, Juan Antonio, Luis Gregorio, Manuel Enrique, Alfredo Federico Esteban, Federico, Emilio José. Su primera esposa falleció el 25 de octubre de 1881 y en abril de 1884 contrajo nuevo matrimonio con Victoria Solari, con la cual tuvo dos hijos: Jerónimo José Félix y Anélida Máxima Catalina. Vivió en una casona de la Av. Santa Fe N° 2325 en la que fallecieron su madre y su primera esposa, Luisa Bianchetti.

En 1880 adquirió una destilería y fábrica de alcohol a la que modificó y perfeccionó cambiando la administración. Logró así generar grandísimas utilidades en una empresa que a sus anteriores propietarios les había ocasionado grandes pérdidas. Para esa época hizo construir en un terreno de la Av. Montes de Oca, once grandes casas y una espaciosa elaboradora de aceite vegetal. En 1882, puso en funcionamiento un astillero y un taller mecánico en la zona de La Boca. Allí se construyeron barcos a vapor de gran porte, además de embarcaciones menores, al mismo tiempo que se reparaban navíos, se hacían trabajos de calderería y se fabricaban equipos a pedidos, entre otras tareas. La cría de ganado siguió siendo una de sus actividades principales, para lo cual llegó a adquirir estancias en la provincia de Entre Ríos.

Juan Berisso falleció en la ciudad de Buenos Aires el 23 de Enero de 1893 a los 58 años. Fue sepultado en el Cementerio del Norte (actual Recoleta) junto a su madre, en una bóveda que todavía existe y en la cual se observan varias esculturas de mármol de carrara encargadas por él mismo en Italia.

Un año después del loteo que realizó Berisso, Martín Iraola comenzó un nuevo loteo. Una de las causas de este loteo fue la gran epidemia de fiebre amarilla que martirizó a Buenos Aires en los primeros seis meses de 1871. Una tercera parte de la

población inició un éxodo, trasladándose a los pueblos vecinos de Belgrano, Morón Flores, San Isidro y otros lugares que distaran del centro del contagio. Este nuevo loteo data del 10 de octubre de 1871 cuando Martín José Iraola,[108] que era hijo de Gerónimo Iraola, se presentó al Superior Gobierno de las Provincias, iniciando así un expediente que fue caratulado "Expediente promovido por Martín J. Iraola, a fin de que se autorice la fundación de un pueblo en las "Lomas de Ensenada", conforme al plano y que el nuevo pueblo se llame Tolosa".

Como ya lo hemos mencionado en el capítulo 1, la visita efectuada el 25 de marzo de 1870 a la Ensenada por el presidente Domingo F. Sarmiento pudo también haber impulsado este loteo producto de emprendedores habidos de lograr beneficios a partir de la compra-venta de tierras, en un contexto de expansión de la frontera agrícola ganadera. Sarmiento, su ministro Velez Sarfield y el entonces gobernador de la provincia de Buenos Aires habían sido invitados por el empresario norteamericano William Wheelwrigt que impulsaba el ferrocarril al puerto de Ensenada y cuya construcción consiguió finalizar el 31 de diciembre de 1872 en las márgenes del Río Santiago en la estación que se encontraba junto a lo que actualmente es el Club de Regatas La Plata.[109]

El lugar donde sería fundada la nueva capital era, sin duda, rural. Las lomas de la Ensenada se hallaban cultivadas principalmente con maíz, según las descripciones del naturalista Carlos Luis Spegazzini, que luego se asentaría en La Ciudad de La Plata[110] y de un escrito testamentario de Iraola que dice en una de sus partes:

> "...En esa área de terreno quedan comprendidos los siguientes casos: 99.000 árboles, un magnífico edificio de estancia, 22.400 varas lineales de alambrado de seis hilos, cuatro puestos valiosos con sus quintas y sembrados anexos, seis chacras completamente cultivadas..."[111]

[108] Al fallecer su padre (un inmigrante venido de la Localidad de Tolosa, España) sus bienes pasaron a su poder, en condominio con su hermana, casada con su primo Don Leonardo Pereyra.

[109] Alberdi, Juan Bautista, op. Cit. Cap. XXVIII.

[110] Spegazzini había nacido en Bairo (Turín), en 1858. Fue alumno de la Escuela de Viticultura y Enología de Conegliano (Véneto) donde se diplomó en 1879. A fines de 1879 se embarcó con destino a Brasil y a causa de la fiebre amarilla, decidió continuar hasta Buenos Aires. Aquí conoció al doctor Domingo Parodi, bajo cuya protección se hizo coleccionista, organizador de herbarios, preparador de pieles y esqueletos de animales. A fines de 1880, se incorporó al Gabinete de Historia Natural de la Facultad de Ciencias Físicas y Naturales. Se radicó en La Plata en 1884. En 1885 junto con Matías Calandrelli y otros profesores, se instaló en el Colegio Provincial de La Plata (posteriormente Universidad Provincial hasta 1905) y dictó clases hasta 1888 de higiene e historia natural. En 1889 es nombrado docente del Instituto Agronómico de Santa Catalina, convertido en 1889 en Facultad de Agronomía y Veterinaria y trasladado a la Plata. En 1890 fue designado director general de estudios y vicedecano a principios de 1891. Falleció en La Plata en 1926. Cfr. Conmemoración de Spegazzini, en "Archivo de ciencias biológicas y naturales", n3, Buenos Aires, 1958. Citado en Petriella, Dionisio y Sosa Miatello, Sara, *Diccionario Biográfico Italo-Argentino*, Asociación Dante Alighieri, Buenos Aires, 1976. pp.629-630.

[111] Documentos Inéditos para el Estudio de la Ciudad de La Plata. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

Lo más destacable de la llanura en donde sería construida la futura ciudad era el nutrido monte de eucaliptos que rodeaba el casco de la estancia de Iraola y que se completaba con robles y otras especies. La zona con mayor urbanización la constituía la población que rodeaba a los saladeros, así como la cinta del camino Blanco, que descendía desde el albardón hacia la costa. Quien se detuviera en el límite del monte de eucaliptos y mirara hacia la costa, podía ver el manto blando de los pajonales y duraznillares extenderse junto a la que se recostaba el pueblo de Ensenada y sólo veía el manto amarillento cortado por la cinta del camino Blanco (hoy Rivadavia).

Como lo relata Carlos Spegazzini, quien visitó la zona en calidad de perito higienista con el fin de aportar su dictamen acerca de las condiciones del sitio donde se instalaría la capital de la provincia:

> "...que habiendo partido del ilustre villorrio de las lomas de Tolosa (...), a poco andar al trotecito de nuestros pingos, salvamos un bajo bastante cenagoso para costear en seguida la barranca de la loma de cinco a diez metros de altura (evidentemente aludiendo al albardón), la que no tarda en aparecer cubierta con una tupida arboleda de eucaliptos (...)alcanzando (...) el límite del bosque artificial, desembocamos en grandes rastrojos de maíz, que nos obliga a subir a la meseta, desde la cual se domina una inmensa extensión de campo bajo y en donde "el baqueano" Basterrica nos señala con el cabo del rebenque los negros montes de Santiago (la selva costera), los colosales ombúes de los López Osornio, los talas (...) y, por fin mucho más lejos, las chacras de la Magdalena...".[112]

El Cementerio se construyó en un sobrante de la propiedad pública, que se había declarado que formaba parte del ejido, "en tanto fuera pertenencia del estado", de acuerdo a la autorización que, a pedido de Iraola, le otorgó el gobierno provincial en el año 1872. Los trabajos concernientes a su construcción se prolongaron hasta 1874, cuando con fecha 18 de enero, la comisión encargada de vigilar estas tareas informó al responsable de la locación, Don Tomas García, de la inminencia de su terminación. Este cementerio sirvió de sustituto, desde ese mismo año, al que estaba situado a pocas cuadras de la Plaza de la Merced, hoy Plaza Belgrano, de la Ensenada, y hacia el cual eran conducidos los muertos, por lo general en carros o coches, desde la Ensenada (antes lo habían hecho desde Tolosa). Se hallaba ubicado a casi tres cuadras al norte de la circunvalación de la antigua traza de Tolosa; y su portón de acceso estaba en la calle 119, un poco más adelante de la actual 525, yendo hacia la 524. Fue utilizado hasta 1886, cuando por motivo de la habilitación del cementerio de La Plata, se clausuró, aunque persistieron en él unas pocas bóvedas cerradas, con sus cadáveres y adornos de mostacilla adentro; y algunos nichos y sepulturas intactas. Así se mantuvo hasta 1902, año en que la comisión (elegida por el Poder Ejecutivo Provincial) que administraba La Plata dispuso el traslado de los restos no reclamados aun por nadie, al nuevo cementerio de la ciudad, mientras que la acción

[112] Informe presentado por el Perito Carlos Spegazzini al Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires. Puede hallarse copia en el Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires.

del tiempo y el abandono completarían la obra de su destrucción. A él se llegaba por la actual calle 118, a la que el vecindario dio en llamar entonces "Calle de la Amargura", ya que por ella iban los dolientes, rumbo al cementerio.[113]

La Primera Pulpería se ubicó en la manzana 30, circunscripta por las actuales calles 1, 115, 529 y 530, en un terreno comprado por el señor Pedro Hegoburu en febrero de 1872, y fue lugar de descanso de los troperos y arrieros que pasaban por esos lugares camino a La Ensenada o hacia Magdalena. En 1875 se instaló una botica, propiedad de Mateo de la Piedra, en lo que actualmente es 1 entre 35 y 36. El primer Hotel, cuyo propietario era Miguel Bruni, de nacionalidad francesa, se fundó el 5 de agosto de 1882 en la actual 1 y 528. El mismo sirvió de albergue a gobernantes y hombres de negocios que lo frecuentaron con motivo de la fundación de la nueva capital. Este hotel, que reunía todas las comodidades de la época, se trasladó, el 3 de marzo de 1883, a la actual Diagonal 80 entre 49 y 50.[114]

Para la década del ´80 la transformación de la zona había sido total, los talares habían sido diezmados, las grandes hierbas de la planicie raleadas y las gramíneas desalojadas por las especies europeas, especialmente el cardo. Un relato de la época cuenta que para trasladarse por el pueblo de Tolosa:

> "...el carruaje tirado por tres caballos enjaezados a la rústica cruzaba los arroyos, se abría paso entre los cardales o zangoloteaba los terrenos arados..."[115]

3.3. El tren hacia las Lomas de la Ensenada como símbolo del progreso futuro

Entre 1850 y 1900, el triunfo del ferrocarril condicionó toda una época, dejó una impronta clara de símbolo de progreso y de esperanza, en un occidente que echó a andar entre la opulencia y los grandes conflictos sociales, marcó nuevas formas de vida y alimenté las utopías socialistas de Saint-Simon sobre un mundo conquistado por la vía férrea, donde los hombres se encuentran a sí mismos en el paraíso de los avances técnicos.

También multiplicaría la voracidad de los monopolios, movilizando inmensos capitales y poderosos organismos privados; estimulé la industria pesada; entró a saco en las nuevas áreas de influencia colonial; extendió sus redes en la fiebre del imperialismo,

[113] Cestino, Francisco. *Apuntes para la historia del partido de la Ensenada, 1821-1882; 1949*, en Archivo Histórico de la Provincia de Buenos.

[114] Ibid.

[115] Barcia, Pedro Luis, *La Plata vista por los viajeros: 1882-1912.* Publicación: La Plata, AR. Ediciones del 80 y Librerías Juvenilia, 1982.

dejando un rastro de ciudades provisionales, factorías, enclaves comerciales o sucursales bancarias; sus rieles configuraron territorios o condicionaron fronteras o se convirtieron en líneas estratégicas, en verdaderos blancos de ataque cuando sonaba la hora de las batallas y las grandes potencias se repartían el mundo. La locomotora fue el fetiche de la segunda mitad del siglo XIX: la imagen de la segunda fase de la Revolución Industrial, acarreando capitales y mercancías, o deteniéndose a las puertas de las grandes ciudades industriales cuando los obreros se tumban sobre los rieles.

Más que cualquier otro factor, el ferrocarril alteró el carácter y la intensidad de la vida industrial, durante un largo periodo de nuestra historia contemporánea. Hay que tomar en cuenta que hasta la mitad del siglo XX no sería reemplazado por otras formas de transporte.

La invención de la locomotora de vapor corriendo sobre rieles de hierro, primero, y después de acero, provocó —como dijimos anteriormente— un espectacular aumento de la velocidad en el transporte terrestre. Antes del siglo XIX el transporte y el acarreo no podían trasladarse más de prisa de lo que permitía la tracción animal, aunque, a mediados de este siglo, el perfeccionamiento de aquella locomotora primitiva (que no escapaba a la curiosidad o a la experimentación) vendría a revolucionar todas las concepciones, en pugna, sobre las necesidades de adecuar el desarrollo industrial a una renovación del sistema de transporte convencional con base en el desarrollo tecnológico.

El carácter espectacular de las esperanzas de progreso que anunciaba la locomotora fue plenamente apreciado por los europeos del segundo tercio de siglo. En consecuencia, la especulación inicial que rodeé el primer momento de auge ferroviario en Inglaterra (1845-1847) fue seguido por un proceso de quiebras en cadena, con la ruina total de muchas empresas privadas.

Las primeras líneas férreas se construyeron en Inglaterra en la década de 1830, como soluciones a necesidades de comunicación ágil a corta distancia. Anteriormente se habían construido rieles para convoyes de vagonetas de tracción animal, en las proximidades de los yacimientos carboníferos. La primera utilización de la locomotora de vapor se realizó en 1821, por la iniciativa de George Sthephenson, con la inauguración de la línea pública de Stockton-Darlington. El ferrocarril conoció su primer gran triunfo.

En 1830 únicamente Inglaterra empleaba locomotoras de vapor, contando tan sólo con dos ferrocarriles. Francia en 1832, y por la iniciativa privada de la familia Seguin, tendió una línea férrea de 58 kilómetros entre Saint-Etienne y Lyon, utilizando también la locomotora de vapor. En 1835, Alemania se decidió por lo que hoy llamaríamos una experiencia piloto, e inauguré una línea de tres millas entre Nuremberg y Fuerth. Siguió Bruselas con un proyecto más ambicioso: unir Bruselas con Amberes mediante ciento cincuenta millas de línea férrea. Cronológicamente surgieron iniciativas al respecto en Rusia, Italia y Sajonia.

Casi todas estas primeras tentativas solo recibieron financiamiento por parte de la iniciativa privada y tenían un carácter fundamentalmente experimental. A nivel de repercusión social, los resultados, sin embargo, fueron mucho más espectaculares que la dimensión real de estas empresas de pequeña escala. A mediados de siglo, la opinión pública se mostraba altamente sensibilizada ante tales proyectos. Lo que

en un principio no era más que un intento de renovación tecnológica, sobre todo en el transporte de minerales, pasó pronto a convertirse en empresas de transporte privado y, más tarde, en ágil intercambio de mercancías, de abastecimiento de materias primas, correo, información, etcétera.

En 1860, tanto en Europa como en Estados Unidos, las vías férreas comenzaron a formar amplias y complejas redes de comunicación.

En 1870 Europa contaba con más de cien mil kilómetros de vía férrea. Como dato curioso habría que destacar que en Inglaterra ya era posible ir desde Edimburgo a Londres solamente en doce horas de viaje. Se estaba alterando todo el concepto de velocidad y distancia.

Entonces, iniciaron los problemas entre la iniciativa estatal y la privada. Durante el segundo tercio del siglo se sucedieron con frecuencia las guerras entre compañías, los pactos entre las empresas privadas y el Estado, así como los conflictos de intereses sobre el negocio del transporte. Hubo resistencia de los financieros con concesiones de canales o de carreteras de peaje, e indecisión de los gobiernos, que habían empeñado cuantiosas sumas en la construcción de canales y que lucharon (caso de Francia) denodadamente por complementar iniciativas privadas en el ferrocarril y los servicios de transporte fluvial; también existía un boicot activo de los terratenientes y de los carreteros.

La rápida expansión de las redes ferroviarias y un definitivo triunfo en el terreno de los medios de transporte en la segunda fase de la Revolución Industrial irían amortiguando estas tensiones. La configuración de bloques económicos de poder oligárquico, las tendencias a la conjunción del capital industrial y del financiero, la etapa imperialista del capitalismo occidental y las complicidades contraídas en la cúspide del poder económico y político, son cuestiones a tener en cuenta a la hora de considerar la hegemonía de la locomotora: instrumento fundamental para la unificación de América del Norte (el gobierno actuó como árbitro en la crisis de competencia entre la Union Pacific y la Central Pacific).

El ferrocarril desempeñó un papel fundamental para la consolidación de la gran Alemania de Bismark. Las sociedades privadas italianas se agruparon para facilitar la hegemonía de la casa de Saboya y el gobierno de Roma. El plan gubernamental inglés de desplegar la "Red India" consolidó definitivamente la dominación colonial (transporte de manufacturas, importación de materias primas, ágil traslado de contingentes militares).

Apenas resuelta la ubicación de la nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires, el gobierno consideró necesario unirla a la que pasaba a ser la capital federal, mediante una línea férrea, y recurrió para ello al procedimiento más práctico y de más rápida implementación: extender los rieles del ferrocarril *Boca y Ensenada.* Inaugurado en diciembre de 1872, desde la Ensenada a Tolosa, lindaba con la ciudad a levantarse. La construcción de la línea *Ensenada-Tolosa* se realizó con tal celeridad que pudo ser habilitada el 11 de octubre de 1882, o sea un mes antes de que se colocase la piedra fundamental de la fundación.[116]

[116] Ibid.

Esta vía llegaba a Tolosa desde Ensenada por la calle 527 y se utilizó para el transporte sólo durante algunos años. Como atravesaba el bañado, y no completaba todas las condiciones deseables, se ordenó la construcción del Empalme Pereyra, que además de ofrecer otras ventajas, acortaba la distancia a la capital Federal suprimiendo el paso por Punta Lara. Inaugurada el 1º de diciembre de 1883, se extendió desde Ringuelet a la estación Pereyra, donde empalmaba con la vía existente *"Ensenada-Boca"* y la posterior construcción de la línea al Dock y Río Santiago, que fue terminada en Septiembre de 1889.[117] Casi inmediatamente, como complemento obligatorio, se extendió una línea con sistema *Decauville* (trocha angosta), con tracción a vapor, desde Tolosa hasta la plaza principal (Plaza Moreno, ubicada en las actuales calles 50, 54, 12 y 14) para el servicio ordinario de pasajeros y encomiendas, reemplazada pocos meses después, el 1º de septiembre de 1884. Esta vía férrea partía de la Estación La Plata (actual *Estación Tolosa*), llegaba a la Estación Central denominada *19 de Noviembre* (ubicada en lo que actualmente es él *Pasaje Dardo Rocha*, en calles 49, 50, 6 y 7), con una extensión de un poco más de 3 km. La estación central, fue trasladada algunos años más tarde, a la ubicación actual en calle 1 y diagonal 80, e inaugurada el 1º de octubre de 1906.

Mientras tanto, el gobierno, siguiendo la política ferroviaria para vincular la nueva Capital con las más importantes ciudades y zonas de la Provincia, extendió varios ramales, tales como Tolosa-Ferrari" (hoy la ciudad de Coronel Brandsen), abierto al público el 1º de julio de 1883 y que empalmaba allí con la línea principal del ferrocarril del Sud; denominado La Plata-.Haedo, pasaba por la actual Villa Elisa (en inmediaciones del actual Parque Pereyra Iraola), Mármol y Temperley, y se había habilitado el 1º de agosto de 1886; y finalmente la línea de Tolosa a Magdalena, con un desvío hasta La Atalaya (en el partido de Magdalena), inaugurada el 15 de mayo de 1887.

Paralelamente con la instalación de esta red ferroviaria, se comenzaron a construir, a mediados de febrero de 1885, los talleres del Ferrocarril en Tolosa, bajo la dirección del ingeniero Otto Krause, a quien también se le había encomendado la confección del proyecto de los mismos, y la ejecución de todas las superestructuras metálicas, motores, maquinas y útiles.[118]

Los talleres de Tolosa fueron destinados al armado y grandes reparaciones requeridas por el servicio. Considerados como los más importantes de la empresa, alcanzaron, al terminarse una superficie de 22.592,85 metros cuadrados cubiertos, lo que permitía llegar a tener en reparación, de manera cómoda y resguardada hasta veinticuatro locomotoras y noventa coches de pasajeros o carga. A los diferentes cuerpos del edificio que lo componían se accedía por vías férreas, plataformas

[117] Después de esa fecha, el ramal "Tolosa-Ensenada" continuo utilizándose principalmente para el transporte de carga, hasta por lo menos 1960 en que por motivo de la afluencia de personas a Punta Lara, en la temporada veraniega, corrieron algunos trenes especiales de pasajeros, hasta fines de la década, para luego permanecer inactivo y en total abandono.

[118] Para la mejor ejecución de las obras, Otto Krause, realizo un viaje a Europa, en diciembre del año anterior, comisionado por el Directorio de Ferrocarril, para completar el estudio con la visitas a los establecimientos similares más importantes y poder fijar la más adecuada y modernas condiciones a los talleres proyectados. Ver Cutolo, Vicente Osvaldo. *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*. Editorial Elche, Buenos Aires, 1971.

giratorias y cangrejos articulados por una comunicación general a las vías principales, que atravesaban la estación Tolosa. Sus vías cubrían tres mil quinientos metros destinados exclusivamente a su servicio. El presupuesto de esta obra fue de $ 673.077 pesos nacionales oro sellado.[119]

En julio de 1884, Manuel Jiménez[120], propuso al ejecutivo provincial la construcción de una línea de tranvías que, partiendo del Arroyo Doña Flora, y tomando el Camino Blanco, llegaría hasta el centro de la Capital, pasando por la actual *Estación Tolosa*. Aprobado el recorrido de esta primera línea de tranvías se la construyó con celeridad, la concesión le fue otorgada a la *Compañía de Tranvías La Plata – Ensenada*, cuyo primer gerente fue Carlos Thinoby.[121] La estación estaba ubicada en calle 7 entre 64 y 65 en terrenos que más tarde fueron ocupados por el corralón de materiales Artola y Boy Scout Don Bosco. Al lado se encontraba una herrería para los caballos utilizados por los tranvías, que circularon por la ciudad entre 1884 y 1910. El servicio era prestado por varias empresas que hacia 1900 fueron tres, con unos sesenta y cinco kilómetros, cuarenta y cinco coches, cerca de seiscientos caballos y poco menos de trescientos empleados. Los coches a vapor llegaron en 1909, y la electrificación comenzó en 1910, cuando la población era de alrededor ochenta mil habitantes. El servicio eléctrico tuvo una extensión de ciento treinta y dos kilómetros de vía, con 118 coches y 10 acoplados y estaba compuesto por una cantidad de líneas variable en el tiempo, que hacia 1935 llegaría a diecinueve. La empresa *Tranvía La Plata & Ensenada*, de capitales ingleses, contó con sesenta coches *English Electric*, todos cerrados, de treinta y dos asientos, dos ejes y *troley* de pértiga. *La Nacional*, de capitales argentinos, tenía cincuenta coches *Brill*, de origen norteamericano y luego incorporó 15 coches ingleses, 7 English Electric de dos ejes, provenientes del servicio eléctrico de Villa Albertina, en Lomas de Zamora. Fueron figuras características de aquellos días algunos empleados de la empresa: el gran cornetista "Ribot el Jorobado", como amigablemente se le llamaba; "El Negro Faustino", que ejecutaba tangos con su corneta (entre otros: El Choclo, El Incendio, etc.). Una figura también conocida fue el guarda "Angelo", un anciano que siempre llevaba un buen número de chicos "colados"; el "Gran Látigo" Arias, que vivía en la calle 528 y 123, también fue otro de esos personajes entrañables.[122]

[119] Fueron inaugurados oficialmente en agosto de 1887 y durante su construcción llegaron a ocuparse 3.500 obreros, en su mayor parte inmigrantes, que se alojaban en casillas, galpones y tiendas de campaña, muchos de ellos con sus familiares. Una numerosa colonia belga, que ocupaba varios oficios, vino a terminar la construcción de los talleres y el montaje de la gran maquinaria respectiva muchos de ellos fueron a engrosar después el personal de los mismos al transferirse los talleres, el 15 de enero de 1905 a Liniers, día en que salió para esa localidad la ultima cuadrilla de personal que el F.C. Oeste tenía en ellos.

[120] Girbal, Jorge Raúl, *Los Tranvías que Yo he Visto*, Editorial Dunken, 2008.

[121] El recorrido era el siguiente: Calle 65 de 6 a7, por ésta a Plaza Italia y diag. 74 de 7 a 2; por ésta a 528 y 1, por ésta a Diag. 74, seguía hasta 4 y por ésta a 44, hasta 7 de allí a 50, luego a 6 por ésta a 65, estación terminal. Regresaba por las mismas calles, no concretándose el primitivo proyecto de llegar hasta el arroyo Doña Flora.

[122] Girbal, Jorge Raúl, op. Cit.

CAPÍTULO 4

4.1. Los Pioneros Emprendedores en Las Lomas de Ensenada

Como ya hemos visto en el capítulo anterior la función de los emprendedores fue articular los diferentes espacios entre Sociedad, Estado y Mercado. Las acciones de muchos de ellos fueron motivadas por la ambición personal, el fin de lucro y por supuesto la curiosidad. En los casos que se trabajan en este libro todos tienen o mantienen algún tipo de vinculación con las distintas formas estatales. En algunos casos sus proyectos son olvidados porque colisionan con los intereses de lógicas internalizadas en los intersticios de la función administrativa estatal. En otros, logran sumarse a los proyectos en disputa y se transforman en verdaderos creadores de riqueza. Algunos de los casos que trataremos a continuación permiten acercarnos a esos emprendedores y sus vinculaciones con el poder político. En tanto que dicha vinculación formaba parte de su proyecto empresarial. Los emprendedores que a continuación presentaremos, son parte de esta lógica y representan trayectorias posibles en un espacio de movilidad ascendente, en donde el campo de posibilidades se encuentra abierto a las redes sociales que aún se encuentran en construcción.

Emilio Morales Gauna[123] estuvo desde un principio ligado a la fundación de La Plata. Su presencia en la colocación de la piedra fundamental el 19 de noviembre, no fue un hecho casual. Su amplia gama de actividades (promotor, martillero, empresario, industrial) y otras a las que se dedicó en sus primeros años (arriero; comerciante; iniciador de pueblos; colonizador y también periodista), hizo que éste salteño vinculado a la sociedad porteña y a la incipiente platense, tuviera activa participación en los inicios de Villa Garibaldi, actualmente conocido como Parque Sicardi.

[123] Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica de la Dirección de Geodesia del Ministerio de Obras y Servicios Públicos Provincia de Buenos Aires. Detalle de Inscripción de dominio de vendedores y compradores entre 1888 y hasta 1936, 1999. Sin caratular. También es posible consultar diversos sitios de Internet pertenecientes a Roberto G. Abrodos, por ejemplo www.laplatamagica.com.ar quien ha realizado un exhaustivo trabajo de reunión de diversos materiales documentales y fotográficos. A esto puede sumarse la recuperación histórica llevada adelante por los descendientes de Morales Gauna, cuyo detalle puede encontrarse en www.villaelvira.com y en Revista Zona Sur editada por el Centro de Fomento Villa Garibaldi.

Emparentado con José Evaristo Uriburu, también salteño, y con Francisco Uriburu, Presidente del Banco de la Provincia de Buenos Aires 1883-1885 y destacada figura en los primeros años de La Plata, amigo del Dr. Victoriano de la Plaza, Ministro de Relaciones Exteriores y delegado de Roca en la fundación de La Plata, conjuntamente con González Moreno solicitó el 8 de agosto de 1882, al Ministerio de Gobierno terrenos para instalar hornos de ladrillo en las inmediaciones del Arroyo del Gato y cerca de los hornos de Cerrano.

También estableció La Industrial Sociedad Anónima para cooperar en el desarrollo de la agricultura e industria, formación de colonias, centros agrícolas, concesiones de *tranways* y ferrocarriles, compra y venta de tierras, préstamos de dinero, involucrado en sus actividades a importantes hombres de negocios y políticos.

Organizó bancos y sociedades dedicadas a la construcción y financiamiento para la adquisición de tierras, tales como Banco Constructor la Territorial; La Empresa Internacional de tierras; La Comercial; La Industrial y La Cruz Roja, esta última encargada de fundar villas, con la organización previa de los lugares y remates posteriores. Todas las operaciones se realizaron con lotes en venta y pagos en préstamos hipotecarios, que otorgaba el Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires, en conexión con las sociedades dedicadas a la especulación inmobiliaria y que terminaron con su quiebra y la caída de Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Además de ser el promotor de Villa Garibaldi, también gestionó el establecimiento de la Nueva Villa Elisa (Actual localidad Arturo Seguí). En febrero de 1888, el Banco Mercantil de La Plata se hallaba gestionando el trazado de Villa Elisa, cerca del paraje conocido como "empalme Pereyra". Al mismo tiempo, la sociedad Terrile y Morales encomendó al agrimensor Luis Monteverde fraccionar parte de las tierras que había adquirido en la zona. La crisis financiera de 1890 derrumbó el proyecto, y en 1904 el Banco Hipotecario de la Provincia (en nombre de sus deudores Terrile y Gauna), vendió a Arturo Seguí y Francisco Bertoletti setenta y dos manzanas de terreno en Nueva Villa Elisa. La llegada del ramal ferroviario entre La Plata y Avellaneda, en 1926, trajo consigo la apertura de la parada "Los Eucaliptus"; poco después, se cambió ese nombre por el del propietario de las tierras en las que se asentó la estación.

Arturo Seguí forma parte del conjunto de localidades que se desarrollaron en la línea del entonces Ferrocarril del Sur (luego Ferrocarril General Roca) que vincula a La Plata con Buenos Aires, al igual que Tolosa, Ringuelet, City Bell y Villa Elisa, Gonnet, Villa Castells, Arturo Seguí. El 13 de julio de 1882 el gobierno provincial comenzó la construcción de nuevos ramales del ferrocarril que comunicaran a la nueva capital provincial con el Ferrocarril del Oeste y el Ferrocarril del Sur. La línea La Plata – Empalme Pereyra (luego Villa Elisa) se inauguró el 1 de enero de 1889.

Emilio Morales Gauna, además estuvo en los desarrollos de Barrio Vieyra en 1889, Villa Banco Constructor en 1888, en la localidad de Berisso, Barrio Monasterio. Este barrio debe su nombre al Dr. Francisco Monasterio, (hijo de Martín Monasterio integrante de la sociedad La Cruz Roja, y amigo de Morales Gauna, casado con Amalia Vieyra de Monasterio, hija de Jaime Vieyra y éste a su vez de Basilio Vieyra,

fundador del barrio del mismo nombre en 1888) quien casado con doña Herminia Terrile falleció en La Plata el 26 de mayo de 1937, y según el aviso fúnebre del diario:

> "...sus restos fueron velados en su casa de calle 51 entre 22 y 23, por sus familiares: esposa Herminia Terrile de Morales, hijos: Elisa M. de Maristany, Herminia M. de Nkees, Emilio M; Fernando A.; Germán D.; César y Dora E. Morales..."[124]

Las vinculaciones entre Dardo Rocha y Morales Gauna aún deben ser estudiadas. En el archivo Dardo Rocha que se encuentra en el A.G.N. (Archivo General de la Nación) puede encontrarse correspondencia entre ambos que data de 1883. En esas cartas se habla de los contactos políticos y de los amigos que deben ser convocados a la contienda electoral de 1886. Morales Gauna, será un publicista de Rocha ante el interior, fundamentalmente ese interior en donde Roca aún sigue siendo demasiado poderoso. Cómo muchos de los representantes de la Alta Sociedad de la época, Morales Gauna reside en la ciudad de Buenos Aires pero tiene redes tendidas en el territorio de la futura La Pampa y en su Salta originaria.

Eugenio Sicardi, había nacido en la ciudad de Buenos Aires el 12 de enero de 1852 y era hijo del Comandante Eugenio Sicardi y de doña Secundina Curuchet. El 21 de diciembre de 1875, el Poder Ejecutivo dictó un decreto nombrando los Jueces de Paz para la Capital Federal, y Eugenio Sicardi fue elegido para la Parroquia de San Juan Evangelista. Después de fundada la ciudad de La Plata fue elegido Diputado Provincial desde el 30 de abril de 1883 al 28 de abril de 1886 por la Sección Cuarta y desde el 28 de abril de 1894 al 29 de abril de 1895. En el año 1884, integró la nómina de 137 accionistas, fundadores del Banco Constructor La Plata. Fue miembro del Directorio del Banco de la Provincia de Buenos Aires y presidió la institución de La Plata desde el 13 de enero de 1886 al 12 de mayo de 1887. También fue Director General de Rentas, Presidente del Fomento Territorial y socio de la Bolsa de Comercio de Buenos Aires.[125] El 13 de junio de 1887 fue socio fundador del Club de Gimnasia y Esgrima de La Plata.[126] Se había casado con Rosa Marano y su fallecimiento se produjo en Buenos Aires el 10 de marzo de 1902, en 1903 Rosa Marano de Sicardi nombró a su hijo Miguel Eugenio para que la representase en todo trámite referido a estas tierras, los cuales quedaron paralizados en 1905.[127] Eugenio Sicardi, es un

[124] *El Día*, 27 de Mayo de 1937.

[125] Cfr. Editorial Américo P. Napolitano: "Quien es quién en La Plata"; La Plata, Argentina, 1972. Cutolo, Vicente Osvaldo, *Nuevo diccionario biográfico argentino*, tomo VII, Buenos Aires 1985, p. 94 y De Lucas, Rubén Mario, *Funcionarios bonaerenses*, La Plata 1993, p. 93.

[126] Asnaghi, Carlos, *Gimnasia y Esgrima de La Plata, 100 años*, Editorial Neyee S.A., La Plata 1987.

[127] La "Sucesión Sicardi" (registrada bajo el número 8453 del Archivo General de la Nación) inició en el año 1945 una posesión treinteanial de distintas fracciones en el Partido de La Plata, paraje Villa Garibaldi con una superficie de 470 hectáreas, ante el Juez, Dr. Andrés D'onofrio, Juez en lo civil y comercial, Secretaría del Dr. Carlos Alconada Aramburu, con un plano acompañado levantado por el Ing. Civil Antonio Fondevila, realizado en base al del Agrimensor Monteverde en 1888. Como estaban comprometidos intereses fiscales, pues las calles no fueron escrituradas a favor del Estado, el Juez resolvió otorgar la prescripción por una superficie mucho menor que la solicitada, y que hoy es llamado "Barrio Parque Sicardi"

arquetipo de funcionario provincial con fuertes conexiones en Buenos Aires y que apoyará en principio a la facción rochista, de la cual es representante. Con la derrota de Rocha deberá resituar sus lealtades en torno a la corte juarista, cuyo desembarco en 1887 fue de carácter catastrófica.

4.1.1. La especulación inmobiliaria como reflejo del ascenso futuro.

Conjuntamente con Eugenio Sicardi y Juan Gonzalez Moreno propietarios de las tierras, Morales Gauna a cargo de "La Cruz Roja", sociedad que como tantas otras se ocupaba de la venta de tierras, comenzó un amplio despliegue publicitario, ofreciendo traslados gratuitos a familias, especialmente italianas, en distintos medios de transporte: desde el interior en tren y desde Uruguay y Brasil en barcos con banquetes y espectáculos musicales. La importancia de la colectividad italiana establecida en La Plata y en Buenos Aires, derivó en que el nuevo núcleo de población se denominó *"Villa Garibaldi"*. Aquí resulta interesante discutir lo que podríamos llamar la leyenda en torno a los orígenes de los italianos en la ciudad de La Plata: en dicho relato, los italianos se asientan en la zona sudeste este, a pocos kilómetros de un poblamiento anterior, en la ciudad de Magdalena. Y concluyentemente sería ese asentamiento el que daría origen a la idea de Rocha de fundar la ciudad en Las Lomas de la Ensenada. Ninguna de las fuentes consultadas permite establecer la veracidad de esta afirmación. Y precisamente el hecho de que se denomine Villa Garibaldi al loteo permite establecer que el mismo es posterior a la idea de la fundación. Y que en todo caso, su éxito está dado por la gran cantidad de inmigrantes italianos que fueron transportados por medio de contrataciones en sus lugares de origen al espacio del Rio de La Plata.

El crecimiento registrado en los primeros años, el constante aumento de la población y las necesidades políticas de la facción rochista, dieron lugar en 1883 a la iniciación de actividades sociales y a la aparición de los primeros diarios (El Ferro-carril y La Propaganda) que publicitaban la importancia creciente de la sociedad platense, al mismo tiempo que sostenían, contra los detractores de la fundación de La Plata y de su creador, el conjunto de posibilidades que encerraba el crecimiento de la nueva capital.[128]

En marzo de 1888 el diario *"La Patria degli Italiani"*, anunciaba la construcción de viviendas, hoteles, negocios, residencias, en torno a la plaza principal donde se estaba levantando la estatua del héroe, junto a fuentes de agua. Además estaba la iglesia, la escuela, la biblioteca, las oficinas de la Cruz Roja y de la Escribanía de Agustín López Camelo, con paseos, asfaltos, clínicas, telégrafo, teléfonos,

[128] Katz, Ricardo Santiago. *Ciudad de La Plata, su historia*, 1ª ed. Buenos Aires, Print Graf, 2008. p. 274.

tranways eléctricos. Se imprimieron planos en pañuelos de seda, que se regalaban en las primeras reuniones, que resultaron ampulosas fiestas populares, bajo grandes carpas, amenizadas con bandas musicales[129], con diversiones de toda clase y, cómo era de esperarse, asado, empanadas y vino.

A partir del 21 de marzo se comienza a publicar en el diario *La Capital*, "el acontecimiento en la República Argentina" que tuvo lugar el 15 de abril, con un remate a toda pompa y con la actuación de la banda de música del maestro Furlotti. El 2 de abril se inauguró una escultura de Garibaldi, modelada por el Escultor Abraham Giovanolla, dispuesta sobre un amplio pedestal de mampostería, junto a dos fuentes de agua, debajo de una arboleda de eucaliptos. A los pies del monumento se sirvió un asado con cuero al que asistieron en gran número miembros de la colectividad italiana, no faltando anuncios rimbombantes, como por ejemplo, la pronta apertura de una escuela.[130]

El 12 de abril de 1888 apareció en el diario *La Prensa*, con el título "Villa Garibaldi", y haciendo mención a que el día anterior se había recibido de la Empresa que llevaba adelante el desarrollo de "Villa Garibaldi", la siguiente invitación:

> "...Sr. Corresponsal de La Prensa: La Empresa de la Villa Garibaldi pueblo de reciente creación, situado a sesenta cuadras de esta capital, invita a Ud. al almuerzo que dedica a la prensa de la Capital de la República y de la Provincia el viernes 13 del corriente. Siendo la fundación de esta villa un adelanto para el país y en particular para la Provincia de Buenos Aires, cree esta empresa que nadie mejor que usted como representante de la Prensa la visite antes de su inauguración y aprecie la idea que realizamos. Con este motivo saluda Ud con la consideración mas distinguida – Eugenio Sicardi – Emilio G. Morales – Antonio Lamberti – Juan R. Gonzalez – La Plata, abril 11 de 1888...".[131]

El 14 de abril, el mismo diario anunciaba:

> "...Villa Garibaldi – Ayer tuvo lugar en Villa Garibaldi el anunciado banquete a la prensa. Concurrieron representantes de la prensa local y los corresponsales de la prensa de Capital Federal (...) A las 11 a.m. partían de la estación unos quince carruajes conduciendo muchas personas conocidas de esta ciudad, llegando a la improvisada villa a las 12 hs (...) La Villa que no tiene más de 45 días de existencia, es verdaderamente una creación yanquée. Hay allí una capilla de madera con dos torres, cuyas campanas se echaban al vuelo cuando la concurrencia llegaba, un teatro con su proscenio y correspondientes palcos, casa municipal, con local para la policía y demás autoridades, 5 almacenes, 2 barberías, 2 carnicerías, 1 imprenta, 1 hotel, 1 herrería, 1 corralón de madera, 1 chalet del

[129] *La Patria Degli Italiani*, marzo de 1888.

[130] *La Capital*, 21 de marzo y 2 de abril de 1888.

[131] *La Prensa*, 12 de abril de 1888, rubro Noticias de La Plata, página 5.

> señor Morales (...) En el centro de la plaza, perfectamente enarenada se alza la estatua de Garibaldi, hecha por el Escultor Sr. Giovanella, y frente a esta una linda fuente con sus correspondientes surtidores de agua y junto a las cadenas que rodean la plaza, más de doce bancos (...) El banquete era de cien cubiertos y fue servido por el "Hotel París" (...) Los señores Sicardi y Morales, atendieron perfectamente a los convidados y además de estos se veían a mas de cien obreros italianos en su mayor parte que vivaqueaban aparte y vivaban a la Villa y sus fundadores (...) Mañana tienen lugar los remates de los terrenos de la villa y al efecto, de la Capital, vendrán trenes expresos hasta la Estación Garibaldi, doce cuadras de la plaza del pueblito..."[132]

Como era habitual en la época, no faltaron los medios publicitarios generados por los dueños de los emprendimientos inmobiliarios. Por ejemplo, *El Garibaldino*, bisemanario bilingüe español e italiano que apareció el domingo 20 de febrero de 1888 con el único objetivo de realizar la propaganda sobre la fundación de una villa veraniega. Esta villa llevaría el nombre del héroe italiano y se emplazaría a una legua del *boulevard* de circunvalación de La Plata. Lo que hacía seductora la publicidad era que la ciudad se encontraba habitada, en su mayoría, por italianos. *El Garibaldino* tuvo una tirada de diez mil ejemplares, y fue un periódico de distribución gratuita, cuyo principal impulsor fue el propio Emilio Morales Gauna. En sus columnas podían leerse frases como la siguiente:

> "...la novel capital bonaerense unirá su población con la de Villa Garibaldi y se verán entonces confundidos los soberbios palacios de la primera con los elegantes chalet de la segunda, como sucede ya con la Capital Federal y con Belgrano y Flores..."[133]

Sobre la publicidad del remate decía:

> "...este remate por su magnitud será el primero dado en La Plata. Pondremos trenes gratis en toda la provincia de Buenos Aires y en algunos puntos de la república como ser: Córdoba, Rosario y Tucumán; vapores de Montevideo en combinación con los trenes (...) No dudamos que tendremos más de 10000 personas el día de la inauguración de la Villa Garibaldi. Ese día serviremos una espléndida comida campestre. Además los restaurant, cafés y confitería de la Villa harán sus servicios gratis. En la plaza y avenidas serán colocadas diez bandas de música..."[134]

La acción publicitaria tenía como objetivo aumentar las posibles ventas de los terrenos a un conjunto de compradores potenciales, en un contexto de crecimiento económico que parecía ilimitado. Las crónicas detalladas de los sucesos, ponía la

[132] *La Prensa*, 14 de abril de 1888, rubro Noticias de La Plata, página 5.

[133] Diaz, Cesar Luis, *El periodismo Italo Platense del Siglo XIX*, trabajos y comunicaciones, http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/artrevistas/ pr.3333/pr.3333.pdf, 2007

[134] Ibíd.

mira en los aspectos de la vida cotidiana, al mismo tiempo que tendían a generar en el observador un sentimiento común "compre, esto es una oportunidad". El argumento de la escasez, se encontraba implícito en el relato, dando la sensación de que los terrenos vendidos en cuotas accesibles, se podían terminar. La adquisición de un terreno para construir la "casa propia" no parecía inalcanzable, una entrega de dinero y el pago en cuotas a dos años hacían realizable un sueño largamente acariciado por obreros de la construcción, pequeños comerciantes y artesanos especializados. La oferta inmobiliaria, se convertía, de esta manera, en una fiesta[135]:

> "...El domingo tomó el carácter de una verdadera fiesta el remate de terrenos en Villa Garibaldi. Más de doscientos carruajes y treinta carros salieron de esta ciudad en procesión, atestados materialmente de gente. Se notaban muchas familias. Los trenes que llegaron a la Villa derramaban sin cesar centenares de concurrentes, en su mayor parte italianos. Se calcula en más de tres mil personas las que asistieron. Hubo fiesta en la iglesia, banquete para las familias en un hotel de la Villa y grandes masas de aire libre, con carne con cuero a discreción. El martillero Tallaferro vendió más de cuarenta manzanas de tierras, divididas en 24 lotes cada una, variando los precios de estos entre 60 y 130 pesos. Muchos de los concurrentes de La Plata tuvieron que regresar a pié, pues los carruajes y demás vehículos no daban abasto. Hubo algunos incidentes desagradables entre los concurrentes que abusaron de la bebida, que la policía y el personal de la "Cruz Roja" con gran trabajo pudieron arreglar. Hubo también un incidente entre un señor Martinez y la policía a quién hizo armas: con ese motivo al conducírsele preso se trabaron en discusión el Sr. Sicardi, el Sr. Uzal y otros con un oficial de policía "cruzándose palabras hirientes que no tenían razón de ser. Cabe destacar que la colectividad italiana le entregó a Sicardi y Emilio Morales Gauna, una medalla de oro y brillantes al primero y un cronómetro de oro y brillantes al segundo, con grabado del héroe "de dos mundos" y una leyenda alusiva a la fundación de Villa Garibaldi. También ese mismo día fue bendecida la capilla que se erigía a pocos metros del monumento a Garibaldi, apadrinada por Gregorio Torres y la señora Susana Torres Castex parientes de Morales Gauna. Además se mostró la construcción de madera que serviría como escuela elemental, que estaría a cargo de los docentes Enrique Gandolfi y señora, teniendo como subpreceptor a R. Marini, quienes se habían instalado para organizar las tareas y dar comienzo de inmediato a las clases desde hacía quince días. Debido a la alta concurrencia de familias, el Hotel Muzzani, preparó una mesa de 150 cubiertos para las damas (...) Después de los festejos y comida, vino el remate, realizado por el martillero Tallaferro, ayudado por empleados de la "Cruz Roja". Algunas informaciones periodísticas hablan de Talleferro y otras posteriores de Juan Telgeiro, finalizando la subasta, diversiones y festín cerca de las 10 de la noche, donde los pocos carruajes llevan a Sicardi y compañía rumbo al Hotel París, donde la banda de música da los últimos toques del día..."[136]

[135] Las prácticas relacionadas a la especulación inmobiliaria tenían sendos antecedentes y seguirían vigentes durante el primer tercio del Siglo XX. Cfr. Gorelik, Adrian, "La grilla y el parque.." op. Cit. y Vallejo, Gustavo, "la utopia Cisplatina.." op. Cit.

[136] *La Prensa*, 17 de abril de 1888, rubro Noticias de La Plata, página 5.

Semejante detalle de los eventos, nos hace reflexionar sobre el poderoso proyecto de organización detrás de las palabras. La sensación inmediata es que, de alguna manera, los sujetos son objetivados en función del espectáculo. La acción publicitaria centra su foco de atención en el logro de un estilo de vida: la propiedad de la tierra, la construcción de la casa y las posibilidades de brindar un lugar a la familia. Necesidad y consumo parecen ir de la mano, al mismo tiempo que el narrador aún se encuentra inmerso en un mundo de comunicación en donde no hay secretos, ni misterios y en donde todo debe ser revelado.[137]

4.1.2. Los italianos y la importancia de la propiedad de la tierra

Los inmigrantes que llegaron a la Argentina venían buscando nuevas oportunidades de crecimiento social. Dentro de estas posibilidades se encontraba la del acceso a la propiedad de la tierra. Dotados de una fuerte tradición rural, buscaban tener un terreno en donde poder construir una vivienda – con los materiales que se encontraran a mano- y producir su propio alimento. Comprar tierra era un aspiracional de fuerte semblante y los desarrolladores inmobiliarios de la época que pudieron captar esta idea tuvieron la posibilidad de obtener sendas ganancias vendiendo en cuotas el sueño de la "casa propia". En los registros del Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, puede constatarse cómo muchos de los primeros compradores y cuya escrituras datan de 1883, venden algunos de los lotes adquiridos una vez que los poderes públicos se asientan en la ciudad, en 1884. Es precisamente esa fecha un punto de arranque para el aumento de los precios de la tierra y las posibilidades de incrementar ganancias a partir de futuros loteos.

Los lotes que fueron vendidos en el remate del 15 de abril de 1888, fueron inscriptos en el Registro de la Propiedad bajo el número Ins.:13677/ Serie A/ del año 1888, por el Escribano Agustín López Camelo el 18 de junio de ese año.[138]

[137] Para este tipo de reflexiones en torno del consumo y los objetos me he basado en la lectura de Baudrillard, Jean, "*The System of Object*", in Baudrillard, *Select Writings*, Stanford University Press, 1988. En términos del impacto publicitario de los anuncios y crónicas de los diarios de época, resulta interesante pensar los cambios en los umbrales entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

[138] El listado de compradores, da cuenta de la presencia mayoritaria del grupo étnico Italiano: Angel Castaluppi; Rafael Giaccio; María Sofía George; Juan Degiorgis; Andrés Picardo; Orcato Vaniglio; Alfonso Corbanile; Alejandro De Rossi; José Deangeli; C. Delucca; Vicente Runetti; Fabián Pancos; Gervasio G. Caiolas; Víctor Vigiano; Francisco Carmelino; Cornelio Albisade; Angel Matuso; Domingo Duclazo; Antonio Molinari; Salvador Dorini; José Capurro; Juan Bioche; Nicolás Falcon; Fernando Ladi; Miguel Pesona; Juan Scandara; Enrique Ciapponi; Francisco Lacco; Natalio Berretta; Juan Oriol; José Merfucio; Luis Pandalius; Martín Magro; Demetrio Canadeli; Juan Schenone; Antonio Zariley; Dante Moretti; Carmelo Raffo; Sebastián Calabro; Luis R. Costa; Luis Cagliani; Carmelo Bombara; Tomás Ceppi; Martín Castelstorff; Manuel Gomez; Joaquín Figuera; Juan Palamara; Floro Germano; Juan Lopez Torres; Antonio Riccio; Antonio Canadea; Francisco Licce; Domingo Escaliarino; Enrique Mascherpa; Clodomiro Quiroga; Santiago Bestero; Blas Lascava; Pascual Celvaro; Ursula Gianella de Bacchi; Pedro Buenaventura; Lorenzo Ramo; Miguel Cabrera;

Al igual que ocurrió con muchos loteos, al poco tiempo se organizó un segundo remate que contó con grandes anuncios y publicidad:

> "...colosal remate de 200 manzanas y 30 chacras en Villa Garibaldi que haría efectivo el señor Antonio Delfino, de la Casa de remates Delfino y Cía, el día domingo 20 de enero, en los escritorios que poseía la firma en la calle 4 entre 47 y 48, a la una de la tarde, anunciando "una hipoteca de solo 250 pesos por cada manzana", "Alerta especial para pobladores y horneros", titulaba en grandes letras los impresos de remate (...) 200 manzanas 200 y 30 chacras de 4, 6 y 8 (ilegible). Cada manzana la tercera parte de su valor. Atención especuladores, Horneros y agricultores. Base de la Hipoteca doscientos cincuenta (250) pesos moneda nacional. Es el gran pueblo de recreo Villa Garibaldi a cincuenta cuadras de la Ciudad de La Plata, para la formación de magníficas quintas con muy bajo desembolso. Se venderá por manzanas enteras. Donde hay ya (ilegible) se venderán en lotes, con infinidades de edificios y con una regular población. Verdaderamente el gran pueblo de recreo, preciosas quintas que tendrá La Plata..."[139]

Uno de esos compradores fue Filippo Marco Giovanni Di Filitto quien había emigrado a la Argentina en 1880 junto con su segunda esposa, Grazia Maria D´Aiutolo, y sus pequeños hijos Pascual y Rafael, nacidos en Montecorvino Rovella Salerno, de su primer matrimonio con Natalizia Mariantonia Iannuzzi. En un principio se establecieron en Barracas, Capital Federal y luego en 1885 se mudaron a La Plata, donde nacieron sus otros 5 hijos. Falleció en La Plata en julio de 1920. Durante toda su vida se dedicó a proveer de verduras y frutas al mercado de Abasto y de La Plata. Este verdulero llegó a tener una quinta muy grande, llamada de *"los defelitto"*. Uno de sus hijos, Rafael Di Filitto, de origen italiano, llegó a tener, como continuación del negocio de su padre un despacho importante de verduras y frutas con transporte

Carlos Moretti; Dadosia y José Dibonia Pichedona; Francisco Multini; Celestina Balestia; Gilberto Mori; Conte y Eugenio Staffa; Liberado Bartolomeo; Antonio Lafranco; Miguel Lodo; Catalina Lafranco; Manuel Giménez; José Lattarzio; Domingo Sabela; Angel Caratoli; Francisco Francisconi; Donato Martorelli; Angel Ludrini; José Mucio; Félix Evangelista; Angel Smitcer; Juan Casazza; Pedro Ricardi; Torino Calevaro; Juan Bocro; Francisco Berrotaras; Emilio Mondelli; Francisco Ganizzo; Luis Caleono; Lucas Bonacich; Jorge Gabelido; Francisco Gorgeliano; Gerónimo Sauvant; Joaquín Matto; Francisco Cozzetti; Francisco Bourd; Pedro Requena; Pascual Colletti; Juan Vattuone; José Piombino; Carlos Ferrari; Carlos Baldi; Manuel Dilannia; Carlos Rodasi; Giuseppe Degano; Cayetano Ingeniero; Carmelo Vescuzo; Francisco, Angel y Constante Merons; Victorio Rossi; Federico, Di Fillito; Pedro Rossi; Miguel Denova; Rodolfo Astolfi; Germana Payran de Garcia; Juan Barbesto; Generosa Barbesto; Antonio Riella; Nicolás L. Robbio; Pedro Fragio; Vicente Lavandeira; Arnaud Hustaix; Vicente Goria; Marone Serafini; José Bermúdez; Francisco Benvenuto; Manuel Crespo Fernández; Antonio Nano; Francisco Salernich; Juan Doeye; Ramón Morcelledo; Domingo Camesia; Vicente Cacabillano; Pascual Cosmelli; Juan Palamara; José Materrazzi; Antonio Esquitino; José Orlando; Pedro Gandio; Francisco Cozzetti; Antonio Larrocca; Bernardo Munno; Luigi Salerno; Antonio Giscardo; Angel Roncagliolo; Domingo Bianchi; Bruno Berlanda; Maximiliano Berlanda; Angel Medone; Pancracio y Salvador Cardile; Carlos Vergano; Luis Orio; Luis Sirosi; Juan Deni; Julio Tamborino; Roque Falotizo; Francisco Cihuen; Antonio Falotizo; Domingo Tamburini; Blas Mazzuchelli; Julio Tamborino; Domingo Groya; Ciro Pepe; Andrés Mosquera; Giovanni Maschio; Giuseppe Gai.

[139] *La Prensa*, Enero de 1889, rubro Noticias de La Plata, página 5.

propio. Otros Di Filitto fueron propietarios de algunas hectáreas de campo en la provincia. Y un descendiente, Domingo Di Filitto tuvo una semillería de nombre *La Argentina* en diagonal 80 en la década de 1930 y fue parte del directorio, hacía 1952, del Banco de Crédito Provincial.[140]

Si bien los loteos se concretaron, nunca pudo completarse el proyecto de ciudad soñado, ya que la crisis económica del año 1890 llevó a la quiebra a la sociedad fundadora y a muchos bancos. En 1890 el país estaba en bancarrota y al borde de la cesación de pagos, la crisis repercutió violentamente en La Plata y nada pudieron hacer las medidas de austeridad del nuevo Gobernador, Julio Costa. La crisis que ya se vislumbraba en octubre de 1889, se produjo con la misma rapidez con la que se había llegado a la opulencia. Se había enajenado todo lo considerado superfluo: terrenos, palacios, mobiliarios, y llegó a hablarse de instalar la capital de la Provincia en otra parte.

Primero quebró el Banco Hipotecario Provincial, después el Banco Provincia junto con el Nacional, que cerró sus puertas el 7 de abril de 1891. Se vendió el Ferrocarril del Oeste y cerraron comercios e industrias. En La Plata, las obras se paralizaron, se detuvo el crecimiento de la población, las mansiones quedaron deshabitadas y se remataron suntuosos mobiliarios.[141]

En Villa Garibaldi, la mayoría de los compradores abandonaron sus propiedades y también dejaron de pagar al desaparecer la posibilidad de recuperar las inversiones realizadas. No solamente lo sufrió Villa Garibaldi, sino también, en menor medida, dada su ubicación, otros fraccionamientos de la misma época.

Las empresas destinadas a la especulación inmobiliaria como "La Industrial", "La Cruz Roja", el "Banco Constructor", "La Territorial", desaparecieron, con la misma urgencia con la que habían sido creadas, en algunos casos sus integrantes se fueron del país, otros soportaron la humillación de la bancarrota y algún otro hasta llegó al suicidio para salvar el honor mancillado. ~

[140] Datos aportados por Mario Aramburu (65 años), descendiente, nieto de Domingo Di Fillito, actualmente radicado en Capital Federal. Este caso podría ser representativo, de la sociedad inmigrante de alta movilidad social ascendente a finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, que fueron estudiados por Germani, Gino, Política y *Sociedad en una época de transición. De la sociedad tradicional a la sociedad de masas*, Buenos Aires, Paidos, 1962, pp. 253-268. Al mismo tiempo, la experiencia de este grupo familiar, podría tener resonancias con los estudios de Bourdieu, Pierre, *La distinción. Criterio y bases sociales del gusto*, Madrid, taurus, 1988. Su pertinencia estaría en los posibles análisis de la *competencia cultural* de los agentes, aprehendida mediante la *naturaleza de los bienes consumidos* y los *modos de consumirlos* en los distintos campos, haciendo que sea posible correlacionar las prácticas culturales con el capital cultural heredado de la familia (medido por la profesión del padre) y con el capital escolar (medido por las titulaciones obtenidas), ya que este último por sí solo no puede explicar la competencia en consumos culturales legítimos, en tanto que las instituciones educativas no forman a los individuos específicamente en los campos más legítimos. De este modo, es posible observar cómo para determinados consumos, el capital cultural heredado puede explicar las diferencias que se dan a igual titulación. Por ejemplo, al observar que, a capital escolar equivalente, el peso del origen social en las prácticas y las preferencias se acrecienta en la medida en que nos alejamos de los campos más legítimos. p. 11.

[141] Ver por ejemplo, Gerchunoff, Pablo; Rocchi, Fernando y Ross, Gastón; *Desorden Y progreso, las crisis económicas argentinas, 1870-1905*, Buenos Aires, Edhasa, 2008. En donde se estudian las tensiones generadas en la dimensión de la economía, las cuales resultan de la ausencia de soluciones de continuidad en el ámbito de las disputas políticas e institucionales.

4.2. La Especulación Inmobiliaria en tono de Mujer: Dos casos en las antípodas

La naciente capital tuvo desde sus comienzos una alta tasa de masculinidad.[142] Sin embargo, los nombres de algunos barrios platenses, dan cuenta de mujeres que fueron importantes para la capital de la provincia de Buenos Aires. Los dos casos que siguen narran experiencias diversas, en diferentes contextos. Una de ellas es una mujer de origen inmigrante que a partir de las condiciones del mercado matrimonial, logra hacerse de una condición económica y social encumbrada. La otra, da cuenta de una mujer que es miembro de una familia distinguida de la sociedad santafesina y que logra insertarse en la sociedad porteña a partir de un matrimonio arreglado. De una de ellas, podemos decir que pertenece a los nuevos ricos que logran ascenso social a partir de ciertas habilidades y condiciones favorables del mercado. La otra condensa los atributos y requisitos de la antigua sociedad patriarcal, al mismo tiempo que logra romper con los tabúes establecidos de la época en la que le toca vivir. Ambas son parte de la misma historia, el revés de la moneda, lo complejo y lo simple jugando bajo la ley de los azares de la contingencia y la razón.[143]

4.2.1. A la vuelta del siglo XIX: Las mil casas de Tolosa y los sueños de Ema de la Barra Llanos

La febril actividad comercial y la cantidad de obreros que trabajaban en la zona, principalmente en los talleres del ferrocarril y molino *"La Julia"*[144],

[142] El índice de masculinidad suele ser mayor en zonas rurales llegando a ser superior a 100, en tanto que en las áreas urbanas suele ser menor. Ello se traduce en el hecho de que, en zonas rurales las tareas agrícolas son las dominantes y son ejercidas preferencialmente por "mano de obra" masculina. Por la misma razón, el índice de masculinidad suele ser mayor de 100 en campamentos mineros, en sitios con población obrera temporal, en áreas con fuerte presencia militar o para nuestro caso en una ciudad que comienza a crearse.

[143] Sobre el lugar en los espacios públicos y privados y las posibilidades de las mujeres de la alta sociedad sugiero la lectura de: Cannadine, *The decline and fall of the British Aristocracy*, new haven-Londres, Yale University Press. Vicuña, Manuel, *La belle époque chilena. Alta Sociedad y mujeres de elite en el cambio de siglo*, Santiago de Chile, Sudamericana, 2001. Losada, Leandro, *La Alta Sociedad en la Buenos Aires de la Belle Époque*, Buenos Aires, Siglo XXI Iberoamericana, 2008 y *"El Mercado Matrimonial de las familias tradicionales argentinas, 1900-1940. Algunas dimensiones y tendencias"*, en Secuencia, instituto mora, México DF, n 82 (en prensa).

[144] El Molino "La Julia", Fue fundado el 6 de octubre de 1886 por los señores Pedro Nocetti, José Benito y Juan Rivera. La fábrica ocupaba, en todo su perímetro, la manzana que cierra las actuales calles 4. 5. 526 y 527. Por la calle 527 entraban las vías de hierro, extendida por cuenta de sus propietarios, hasta la estación de ferrocarril, y por las cuales una "zorra" transportaba hasta allá los productos de la fabrica. Se trataba de un molino harinero y fabrica de galletitas, que llevaban el mismo nombre del establecimiento en que se producían: "La Julia". El molino, cesó en sus actividades en el año 1919, cuando fuera casi consumido por un incendio, fue vendido en pública subasta, el 20 de julio de 1941, para su demolición, y adquirido por la firma Campodónico

influyeron en la decisión de Emma de la Barra de Llanos de edificar, en terrenos adquiridos al ejecutivo provincial por su primer esposo, un barrio destinado para viviendas de empleados y ubicado frente a los talleres, entre las calles 522 y 524, y de 3 a 4.[145] La compra de los lotes por parte de su marido Juan de la Barra – hermano de su padre- datan de 1883, momento en que el Ejecutivo Provincial en manos de Dardo Rocha pone en valor las tierras y las vende con dos objetivos: recaudar fondos y establecer una población fija proveniente de la ciudad de Buenos Aires. Para esa fecha aún la contienda electoral entre Roca y Rocha aún no había llegado a los tonos dramáticos que tuvo en 1885. A partir de esa fecha y dadas las fuertes conexiones de Ema de la Barra con Roca y los lazos familiares con la esposa de Juárez Celman, podemos suponer que el proyecto se hizo inviable. Luego la crisis de 1890 demostró que los momentos de tensión política y quiebre económico no respetan ningún tipo de ascendencia en una lógica que termina siendo de "sálvese quien pueda". Por supuesto, que no es un dato menor, el hecho de que producto de la quiebra económica Juan de la Barra falleció, ahogado por las deudas y los compromisos incumplidos, dejando a Ema en soledad para afrontar la crisis, recordemos que en 1890 tenía recién cumplidos veintinueve años. Y que su obra literaria dará a luz cuando cuente con cuarenta y cuatro años.

El barrio comprendía dos manzanas, cada una de las cuales era dividida por dos callejones o pasajes interiores que se extendían de calle 3 a 4. Esta separación conformaba tres sectores, que a su vez estaría ocupado por casas bajas de tres habitaciones y dependencia, cuyos frentes tendrían salida directa a una de las calles principales o exteriores, o a uno de los callejones o pasajes internos mencionados. En cada esquina se construyeron casas de dos plantas con sótano, reservadas para comercios y alojamiento o vivienda permanente; en el centro de cada una de las manzanas, bordeada por los dos pasajes interiores, una superficie considerable de terreno, en la que Ema de la Barra hizo construir, en la manzana que va de 522 a 523, una escuela elemental, y frente a ella un teatro; y en la otra manzana o sea la que limita las calles 523 y 524, una capilla.

El proyecto tenía como objeto, cubrir las necesidades habitacionales del lugar, al mismo tiempo que ser una empresa lucrativa, pero no llegó a concluirse, fue abortado durante la crisis de 1890. El gobierno provincial, de acuerdo a la *"Ley de enajenación de los ferrocarriles"*, propiciada y decretada luego de la sanción por el entonces gobernador Máximo Paz (aliado político de Julio A. Roca), vendió a la empresa Ferrocarril del Oeste, por contrato firmado el 30 de junio de 1890, las vías férreas que llegaban a La Plata, conjuntamente con los talleres; contrato que posteriormente el

Hnos. y Cía quienes posteriormente lo demolieron, vendiendo el terreno en forma fragmentada.

[145] Lo que sigue ha sido extractado de las siguientes obras: Prando Alberto: *"Dos silencios: homenaje a César Duayen"*. *"La Prensa"*. Buenos Aires, en su edición del 27 de mayo de 1973. *Emma de la Barra de Llanos. "La Nación"* en su edición del 6 de abril de 1947. Gónzalez Arrili Bernardo: *"César Duayen. "historia de la Argentina, según las biografías de sus hombres y mujeres"* Ed. Nobis. Bs. As. 1968.Pág. 648 y ss. Relatos de Aurora Venturini en el diario *Página 12*. En su edición del 5 de marzo de 2010.

ferrocarril del Oeste transfirió con fecha 11 de octubre de 1902, al Ferrocarril del Sud (hoy General Roca), que continuó con la explotación de sus líneas.[146]

Lo que parecía una promisoria empresa financiera se convirtió de pronto en un verdadero desastre económico, con la consiguiente quiebra de los bienes materiales y el fracaso y derrumbe de la construcción del barrio de "Las Mil Casas", como se lo había denominado.[147]

La mujer detrás del proyecto, Emma de la Barra Llanos (1861-1947), nació en Rosario en la época de la presidencia de Nicolás Avellaneda. Sus padres eran Federico de la Barra, periodista, político, senador por Santa Fe y doña Emilda González Funes, hija predilecta de una distinguida familia de la sociedad cordobesa. Las relaciones políticas de su familia hicieron que creciera en un ambiente frecuentado por personalidades como Roca, Bernardo de Irigoyen, Mitre y Avellaneda, dado el prestigio de su padre que ya en Rosario, había fundado y redactado *"La Confederación"*[148]. Joven aún sus padres la casaron con un tío carnal con quien ocupó una de las primeras residencias de la Avenida Alvear de Buenos Aires.[149] Emma siempre tuvo inclinación para el arte y la lectura, recién llegada a la ciudad de Buenos Aires prosiguió con sus actividades socio-culturales y estuvo en todas las reuniones sociales que le permitían hacer gala de sus dotes con el piano y el canto. El "tío-marido"[150] la consintió en todas las actividades que ella quiso emprender. Incontables iniciativas llevaron a Emma de la Barra a lucir su voz en conciertos familiares -costumbre de la época-; fundar la Sociedad Musical *"Santa Cecilia"*; crear la Primera Escuela Profesional de Mujeres; participar de la Cruz Roja que había creado Elisa Funes de Juárez Celman en 1890. En 1904 enviudó y comenzó a desarrollar una amplia actividad dentro de la literatura, la pintura y la música. Finalmente, parecía tener la posibilidad de concretar el sueño de encontrarse con su vocación de escritora.

Poco faltaba para que se le ocurriese la novela que llevará por título *Stella* y que firmará con el seudónimo de César Duayen. El texto revela su propia vida. La protagonista es una señorita de clase alta obligada a casarse con un señor muy acaudalado. En un pasaje de la obra, una amiga opina de ella: "A Stella no le han enseñado a pensar". Stella tiene su contraparte en otro personaje interesante, Alejandra, quien dice, como adelantando la voz de otras mujeres: "Una persona del género femenino tiene derecho a saber algo más que, que Colón descubrió América,

[146] *Registros oficiales del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires de Junio de 1890*. Una crítica a las acciones de gobierno de Máximo Paz puede encontrarse en D´amico, Carlos, *Buenos Aires, sus hombres, su política (1860-1890)*. Buenos Aires, Sudamericana, 1952. Originalmente la publicación fue bajo el seudónimo de Carlos Martinez en 1890.

[147] No hace muchos años una Ordenanza Municipal le cambio su nombre por el de "Villa Rivera"

[148] Primera publicación periodística que aparece en esa ciudad en 1854 y perdura hasta 1861.

[149] Sobre las transformaciones que lleva adelante Don Torcuato María de Alvear ver cap. 2.2. *Un Nuevo espacio público y sus figuras"* en Gorelik, Adrian, Op. Cit.

[150] La expresión es de la escritora platense Aurora Venturini (1922-).

tocar piano, cantar, coser y bordar en seda china". Alejandra armó su biblioteca con libros austeros que leen los hombres y el círculo de sus amistades la llaman "Alex", masculinizándole el nombre. La autora, César Duayen, resuelve matar a Alejandra, la época todavía no estaba preparada para una heroína que clamaba por su libertad, en un mundo dominado por los hombres. En la novela, Stella representa a la mujer sumisa, prisionera de una sociedad patriarcal, mientras que Alejandra es la aventura, la que rompe con las tradiciones y los cánones de la época. Emma, conocerá un poco después a un periodista del diario *La Nación*, Julio Llanos, con quien se casa en segundas nupcias. La obra de Emma se transforma en un *best-seller*, con más de 9.000 copias vendidas. A su esposo se le ocurre la idea de organizar un concurso que premiará al lector que develе quién es "César Duayen". El dueño de una librería se vió obligado a colocar un letrero que informaba que la primera edición estába agotada y aseguraba a los frenéticos compradores que en tres días los estantes de la librería volverían a estar repletos. Bartolomé Mitre adquirió diez ejemplares; Edmundo D´Amicis prologó la novela. Nuevas ediciones fueron leídas no sólo por un público ilustrado sino también por un público popular. Stella será traducida al francés. Un periodista de *El Diario*, Manuel Lainez, develará el misterio del seudónimo "César Duayen": "Corresponde a una bellísima dama, la señora Emma de la Barra". Para 1914, Julio Llanos redacta crónicas para el diario *La Nación*, el estilo hace pensar que la autoría le corresponde a Emma. César Duayen, además de Stella, publicará Mecha Iturbe, en 1906, y El manantial, en 1908; todas novelas que revelan y desnudan la vida de la "Alta Sociedad" porteña de la época.[151]

Ema se casa, cómo era costumbre en la época a los catorce años. A los veintidós convence a su marido de llevar adelante el proyecto de la construcción de un barrio para los obreros del ferrocarril, convencida de que es una obra de bien y al mismo tiempo una excelente inversión. De todas maneras, resulta complejo imaginarse el devenir de una mujer que es parte de la "Alta Sociedad" santafesina y porteña. Lo que parece estar claro, es que su capital material y cultural le permitirán atravesar las capas de ambas sociedades y tejer redes de relaciones que le serán de gran utilidad cuando ya no tenga fortuna, pero siga manteniendo su red de vinculaciones sociales.

4.2.2. La primera década del siglo XX y un nuevo comienzo: Villa Elvira

La Señora Doña Elvira, era originaria de Bilbao, España, nacida en 1866 y de padres españoles: Don Fructuoso Sotés y Catalina Lagastibelza. Siendo niña aún,

[151] Sosa de Newton, Lily, *Diccionario Biográfico de Mujeres Argentinas*. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1980.

emigraron a la Argentina y se establecieron en Chascomús. El 1º de Agosto de 1885, a los 19 años se casa, en esa ciudad, con el Doctor Juan Elías Chilotegui, médico de 31 años nacido en Entre Ríos. Hijo de Juan Chilotegui y de Margarita Aguirrebery, residentes en Concepción del Uruguay, Entre Ríos.

Un año antes del casamiento el Dr. Chilotegui reconoció la paternidad de una niña con el nombre de Adelia Elvira que había nacido el 7 de Mayo de 1880 (cuando Elvira tenía 14 años, lo que hace improbable que fuese su madre), siendo sus padrinos Don Fructuoso Sotés (padre de Elvira) y Margarita Aguirreberry (madre de Juan Chilotegui) ante el cura párroco de la iglesia de Chascomús, padre Julián Quintana. Este sacerdote manifestó, en nota al margen, la reserva del nombre y apellido de la madre. En el año 1905, falleció Don Juan Elías Chilotegui. Al juicio sucesorio se presentó su esposa Doña Elvira Sotés, con 39 años y su hija Adelia Elvira Chilotegui de Hardoy con 25 años, sin especificar la relación de parentesco entre ambas. Sin embargo, en el mismo juicio aparece el acta de matrimonio de Adelia con Esteban Hardoy de fecha 7 de Mayo de 1903, en el que figuraban como padres de la contrayente: "Juan Elías Chilotegui, argentino médico y Doña Elvira Sotés, española, domiciliados en la misma casa de su hija". Indudablemente, Chilotegui era un hombre de fortuna, figuraba entre los primeros compradores de tierras en la recién fundada La Plata, con la adquisición de 8 hectáreas en la zona de Hernández, en 1883[152]. Además, era el dueño, entre otros bienes, de campos en Bahía Blanca, Saavedra, Brandsen, cabezas de ganado y dos importantes fincas en la ciudad de La Plata. Algunas de las propiedades la vendió en 1884, otras las mantuvo dado que mantenía una fuerte amistad con Dardo Rocha y creía firmemente en el proyecto político de Rocha, que era para él un representante distinguido de la "Alta Sociedad" porteña.

En el juicio sucesorio, que data de 1905 tanto su esposa Doña Elvira, como su hija Doña Adelia quedaron, por lo tanto, con una excelente situación económica y sus patrimonios separados. Lo que les permitió a ambas poner en movimiento ese capital fijo que representaban las tierras.

En el año 1908 Doña Elvira viuda de Chilotegui, se casó con Don Samuel Alejandro Ponsati, uruguayo, de profesión empresario y rentista. Él es quien trae a su flamante esposa a invertir en la zona de Villa Elvira. El matrimonio, a partir de esta fecha, adquirió un importante número de lotes tanto del loteo fundacional como de los que posteriormente compraron a particulares. Samuel Ponsati, falleció en La Plata el día 29 de Agosto de 1931 y cuatro años más tarde murió en la Capital Federal (Villa Devoto) el 5 de Julio de 1935, Doña Elvira Sotés de Ponsati.

Doña Elvira dejó testamento ante el Escribano Elías J. Grigera a favor de su

[152] En octubre de 1886, Teodoro Serantes compró al fisco bonaerense trece hectáreas en la chacra N°2 de la Sección "D" del ejido de La Plata –que antes de ser expropiadas para la fundación de la nueva capital habían pertenecido a Jorge Bell–. De la subdivisión de esas tierras nació la Villa Serantes, por donde pasó el ramal ferroviario que conectaba las Lomas de Tolosa –luego Ringuelet– y Ferrari –hoy Brandsen, por donde pasaba el Ferrocarril del Sud hacia Mar del Plata–. En julio de 1888, el crecimiento de Villa Serantes se "ganó" una estación sobre ese ramal; fue bautizada José Hernández en homenaje al autor del Martín Fierro, muerto en octubre de 1886. Con el tiempo, el nombre de la estación absorbió el originario.

sobrina carnal María Buffil de Reynoso (domiciliada en Villa del Parque, ciudad de Buenos Aires). En un documento del 25 de Abril de 1932, declaraba:

> "...que es viuda de sus primas nupcias de Juan Elías Chilotegui de cuyo matrimonio no tuvo sucesión (...) que no tiene hijos naturales, ni ascendientes, ni descendientes,(...) que todos los bienes que le corresponda de la testamentaria de su finado esposo Don Samuel Alejandro Ponsati, como así también de todos los bienes de su pertenencia exclusiva, ya sea muebles o inmuebles y así también los que pudiera haber heredado(...) los lega a favor de su sobrina carnal Doña María Dora Buffil de Reynoso..."[153]

Con todo esto se puede observar, que a pesar de reconocer como hija a Doña Adelia Elvira Chilotegui de Hardoy en el momento de su casamiento, cuando estableció su última voluntad en cuanto a los bienes a heredar, solo tuvo presente a su sobrina María Dora.

Estos terrenos comenzaron a incorporarse al matrimonio desde el loteo fundacional de "Villa Elvira" del año 1908, con la adquisición de 14 hectáreas. Continuó en 1909 con la compra de varios terrenos más que adquirieron a particulares, tales como las realizadas a Arturo Zunda en 1919, a Ulises Villalobos -dos hectáreas- en 1920 y en el mismo año a Manuel Torrente -otras dos hectáreas-, entre otras operaciones. El loteo fundacional,[154] fue la zona que más tarde concentrará la mayor cantidad de viviendas urbanas (el remate de los terrenos comprendería desde las actuales calle 74 hasta 84 y de 122 o camino a Magdalena hasta calle 7).

Del análisis de los primeros compradores, es llamativa la adquisición efectuada por Samuel Ponsati, segundo esposo de doña Elvira Sotés, ya que compró las parcelas 1 a 14 inclusive, lo que lo convirtió en el principal propietario de la zona.[155] Otros adquirentes fueron Felipe Costa, José Rava, Saverio Scelzo y Manuel Klotz; el Señor Arturo Zunda compró la fracción N° 53, que incorporó en el año 1919 al acervo del matrimonio Sotés Ponsati, por compra efectuada por doña Elvira con fondos propios a la sucesión de Zunda. La parcela N° 7, fue comprada por la Provincia de Buenos Aires, y donada a la Arquidiócesis de La Plata, donde en 1920 funcionó el Asilo de Huérfanas y más tarde la Escuela *"Nuestra Señora del Luján Sierra"*. La parcela lindante fue donada por el propio Samuel Ponsati a la misma institución.

El 24 de Octubre de 1909, se realizó un nuevo loteo de 64 terrenos del llamado Barrio Vieyra (comprende las actuales calle 1 a 2 y de 76 a 78). Este loteo encargado al Martillero Juan M. Villafañe, domiciliado en calle 7 N° 775 de La Plata, y cuyas

[153] Sotes de Posati, Elvira. Juzgado 10 sec. 8 Archivo Dep. Judicial La Plata, fs 5/6

[154] El loteo fundacional llevado a cabo el 12 de abril de 1908 tuvo como principales compradores al matrimonio compuesto por Samuel Ponsati y Elvira Sotés. Con el tiempo, el nuevo loteo llevado a cabo por los Ponsati adquirirá la denominación de Villa Elvira, tomando su nombre de Elvira Sotés. Extraído de carpeta 52. Ministerios de Obras y Servicios Públicos. Archivo Histórico de Geodesia.

[155] En base a estos lotes se constituirá la quinta llamada Villa Elvira, en homenaje a su flamante esposa. La misma se extiende a partir de la esquina de 2 y 76.

escrituras se realizaron ante el notario Francisco Lenzi, tuvo más éxito que el anterior, dado que las parcelas eran de menor dimensión, ya que no superaban los 8 metros de frente, y su precio base era de $ 3 m/n por mes en 80 mensualidades. Es indudable que las posibilidades de acceder a la tierra en mayores plazos puede haber sido un estímulo para la adquisición inmobiliaria de las futuras viviendas de lo que podríamos llamar sectores populares. La ausencia de infraestructura urbana (transporte público, cloacas, agua corriente, etc) permitía nuevas alternativas más accesibles para la conformación de un nuevo núcleo de pobladores. La publicidad del remate así lo confirmaba:

> "...La compra a plazo sin interés, como la que se ofrece, en cuota mínima al alcance del más pobre, constituye siempre mejor negocio para el comprador que para el vendedor debido a la suba en el valor de la tierra en esta ciudad, suba que recién se inicia y a de continuar, pues La Plata recorrerá una senda de creciente progreso sin ninguna interrupción. Los $3 m/n que pedimos para cada lote, los puede abonar cualquiera; se ahorran sin esfuerzo por el jornalero o empleado más modesto. A comprar pues, todos, aunque sea un lote".[156]

Este nuevo loteo viene a demostrar el rápido crecimiento que tendrá la zona, así como la dinámica en el negocio inmobiliario, ya que estas parcelas eran producto del loteo fundacional efectuado un año atrás. Estos loteos reducían la extensión de la parcela mínima, al mismo tiempo, que hacían posible el acceso de la tierra a compradores ansiosos de construir la casa propia.

Cabe aclarar que estas tierras eran, propiedad de Santiago Linares Palmer, que apenas dos meses antes las había adquirido a Eduardo Fernández y Andrés Devoto y estos a su vez en Julio del año 1909 a Manuel Klotz. Se puede observar entonces que la especulación y el movimiento de ventas de tierras no fue exclusivo de las entidades financieras o de sociedades creadas para tales efectos. Sino que paso a ser una forma de ganar rentabilidad en la compra y venta de lotes para todos aquellos que disponían de un excedente.

En todo caso, ¿era difícil para las personas del mundo del trabajo comprar un terreno y construir su casa? Para ponerlo en perspectiva, debemos mencionar que la cuota mensual de un lote era de unos $ 3 pesos moneda nacional, lo que parece sumamente accesible, ya que el salario diario de un oficial albañil era de $5 pesos m/n (apróximadamente $100 pesos m/n al mes) en el año 1907 (lo mismo que cobraba un obrero portuario) mientras que el kilo de carne costaba en 1909 unos 80 centavos. En tanto que un alquiler promedio era de $20 m/n. Es posible inferir a partir de esta información que los precios de los lotes y las condiciones flexibles

[156] El Día, 23 de octubre de 1909. Entre los compradores encontramos: Cazzola, Salvador Aiello, Jesús García, Ana Ricci de Contardi, Mario Polo, Alfonso Poggio, Victor Russian, Camilo Cucciarelli, Lorenzo Perazzolo, Samuel Ponsati, Santiago Paterlini , Juana Sacco, Bayone, Justo Andrade, Ricardo Gomez, Francisco Langone, Juan Villa, Ramón Martínez Maldonado y otros.

de pago fueron un estímulo importante para el crecimiento de la población, en tanto que brindaba la oportunidad de comprar el terreno y mientras se iba pagando construir primero una cocina, un baño y una habitación y a medida que la familia crecía, y ya sin el peso del alquiler, ir agregando habitaciones.

Hacía 1923, los Ponsati diseñaron una nueva estrategia comercial para potenciar el mercado inmobiliario, que consistió en dividir las fracciones en lotes cuyas medidas promedio era de 10 metros por 40 metros. El nuevo loteo comprendió los terrenos ubicados entre las actuales calles 74 a 84 y de 120 a 122 y contó con una importante publicidad que destacaba la presencia de la Escuela Nº 8, instalada provisoriamente en 122 y 80, las ventajas de un suelo alto (para evitar el inconveniente que solía sufrir la ciudad en los meses de verano e invierno cuando las lluvias torrenciales generaban inundaciones), tierra negra (ideal para aquellos que tenían la costumbre de hacer una pequeña huerta), y las cercanías con la zona céntrica de La Plata. La base de las operaciones comerciales la instalaron en un local de la esquina de 120 y 76. En ese lugar debían concurrir los compradores a pagar las mensualidades del terreno que habían adquirido y como alternativa, las cuotas también podían pagarse en la casa particular de los Ponsati ubicada en la actual calle 51 Nº 31 con teléfono U.T.1893.

Las condiciones de ventas, como ya lo hemos mencionado, eran accesibles: 80 mensualidades, o para aquellos que podían el pago al contado con 25 % de descuento. La posesión se obtenía con el pago de dos cuotas. En el caso de que los compradores fueran de localidades distantes, los pagos se podían hacer efectivos cada 3 meses por giro postal o cheque a nombre del vendedor. El valor promedio de la cuota, para esa fecha, era de $ 10 mientras que el precio de contado oscilaba entre 500 y 1000 pesos.[157]

[157] Extraído de carpeta 122. Archivo histórico de Geodesia.

CAPÍTULO 5

5.1. Las organizaciones de la sociedad civil. Un comienzo venturoso

Hablar de la sociedad civil suele representar para los historiadores un problema de corte conceptual. Sociedad civil y Estado en todas sus variantes suelen interceptarse haciendo que las fronteras entre hasta donde llega una y donde comienza la otra sea fragmentaria y dispersa. En todo caso, el análisis de las sociedades de inmigrantes nos permite adentrarnos en un mundo de vinculaciones que excede lo público y lo privado. Lo cierto es que las organizaciones civiles tienen hasta el Censo de 1947 una fuerte impronta participativa en todos los actos de la sociedad. Este capítulo no profundizará en las acciones que llevaron adelante, más bien se propone poner en contexto las organizaciones que se crearon en la Plata y sus vinculaciones con similares en la ciudad de Buenos Aires de las cuales son deudoras.

A comienzo de 1881, en la Provincia de Buenos Aires existían 51 clubes sociales con 3.881 socios; 182 sociedades de socorros mutuos con 13.292 socios; 5 sociedades comerciales con 725 socios; 22 de caridad con 1.373 socios; y 23 de fin no especificado. Es decir, 283 clubes y sociedades, con 21.638 socios.[158]

En la ciudad de La Plata, las primeras organizaciones de la sociedad civil fueron de origen italiano.[159] Dado que el primer núcleo de la sociedad estaba constituido por obreros y empleados y de que el estado provincial no se encontraba organizado, las primeras asociaciones tenían como objetivo la ayuda mutua y el ocio.

Los gobiernos que se sucedieron en el poder en las décadas de la Organización Nacional y hasta entrada las primeras décadas del siglo XX compartían esa valoración positiva y, en principio alentaron al movimiento asociativo. Se trataba,

[158] Op. Cit. Censo de 1881. P. LXIX

[159] Recupero aquí las observaciones realizadas por Devoto, F. y A. Fernández. *"Mutualismo ético liderazgo y participación política. Algunas hipótesis de trabajo"*. En: Armus, D. (compilador) (1990) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina.* Buenos Aires: Editorial Sudamericana. En tanto que la utilización de la categoría de grupo étnico permite dar cuenta de la articulación social efectiva y no de la de una categoría jurídica o ideológica como la de Inmigrantes, al mismo tiempo que nos interna en el problema de la asimilación de diferentes grupos étnicos en la sociedad argentina de finales del siglo XIX. pp. 133-136.

en principio, de que la sociedad desarrollase toda la fuerza de su crecimiento, y para ello, vencidos ya los conflictos internos, debía darse libertad a la sociedad. En palabras del propio Dardo Rocha:"... No necesitamos ni aun la dura autoridad de los tiempos difíciles, que aunque no use ni abuse de su derecho, es siempre una opresión del alma, que la aflige y la abate..."[160]. Durante buena parte, del período se afirmó desde el Estado la vigencia de los derechos civiles y las libertades de reunión, de opinión y de prensa. Esto no significa que esos derechos se respetaran siempre, pero sí que su vigencia relativa estimuló la multiplicación de acciones colectivas, por ejemplo, la expansión de las asociaciones civiles y de la prensa escrita.[161]

Los últimos treinta años del siglo XIX fueron décadas de formación del movimiento asociativo, que abarcaba esferas muy diferentes de la actividad social. Surgieron y se desarrollaron cientos de iniciativas incluyendo sociedades de ayuda mutua, clubes sociales, culturales y deportivos, logias masónicas, asociaciones de inmigrantes, círculos literarios, sociedades profesionales, agrupaciones festivas, organizaciones de beneficencia, asociaciones de empresarios, y también comisiones y comités de índole más efímera destinados a algún propósito más especifico, como organizar una conmemoración, celebrar algún evento o juntar fondos para construir un hospital, erigir una estatua, o ayudar a las víctimas de alguna catástrofe.[162]

Los inmigrantes habrían constituido un público potencial clave, tanto porque la carencia de vínculos primarios en el nuevo lugar de residencia los habría llevado a crear otro tipo de lazos de solidaridad, como porque muchos de ellos traían una experiencia asociativa previa, en particular los que venían de algunas regiones de Italia.[163]

Las organizaciones de inmigrantes italianos, fueron las primeras en instalarse, en la recientemente fundada capital de la provincia de Buenos Aires, y es evidente

[160] Capdevilla, Arturo; *Loores Platenses*. Editorial Cabaut y Cia, Buenos Aires, 1932.

[161] Di Stefano Roberto, Sabato Hilda, Romero Luis Alberto, Moreno José Luis, *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil, Historia de la iniciativa asociativa en Argentina, 1776-1990.* Buenos Aires, Gadis, 2002. p. 106.

[162] Idem, p. 107.

[163] Los presentes trabajos son representativos de la evolución y elaboración de programas de investigación en torno a la importancia de las sociedades étnicas en la República Argentina: Korn, Francis, comp. *Los italianos en la Argentina* Buenos Aires, AR Fundación Giovanni Agnelli 1983."Gli italiani a Buenos Aires: le professioni, l´inserimento social (1869-1914)" en Korn, Francis (ed.) La Presenza italiana in Argentina, 1987."Housing in Buenos Aires, 1887-1914", en colaboración con Lidia de La Torre, en Platt, D.C.m., Social welfare 1850-1950, Australia, Argentina y Canadá Compared. 1989. Baily, Samuel, *Las sociedades de ayuda mutua y el desarrollo de una comunidad italiana en Buenos Aires, 1858-1918,* en Desarrollo Económico, N° 84, 1982. Devoto Fernando y Fernandez Alejandro, *Mutualismo Etnico, liderazgo y participación política. Algunas hipótesis de trabajo* en Armus, Diego, Comp. *Mundo urbano y cultura popular, estudios de Historia Social Argentina*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1990. Bertoni, Lilia Ana, *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX,* Buenos Aires, FCE, 2001. Candelarsi, Ana María Y Monterisi María Teresa, *La presencia italiana en la ciudad de Cordoba, 1869-1895,* Córdoba, 1989. Cibotti, Ema, *Mutualismo y política en un estudio de caso. La sociedad Unione e Benevolenza en Buenos Aires 1858-1865* en Devoto y Rosoli, *L´Italia nella societá argentina.* Alejandro E. Fernández y José C. Moya, editores, *La inmigración española en la Argentina.* Buenos Aires: Editorial Biblos, 1999. Devoto Fernando y Rosoli Gianfausto (editores) *La inmigración italiana en la Argentina* (editores). - 2a. ed. - Buenos Aires, Editorial Biblos, 2000. Devoto Fernando, *Historia de la inmigración en la Argentina.* Buenos Aires, Sudamericana, 2003.

que la base de su constitución fue la experiencia previa en la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, hay en la constitución de estas asociaciones una novedad: su instalación, desarrollo y consolidación se da en el contexto de la creación de una nueva burocracia en la provincia más rica de la República Argentina.

Las primeras asociaciones de mutuales de extranjeros después de Caseros fueron creadas por franceses y españoles (*L´Unione et Sécours Mutuels en 1854 y la Catalana y la Asociación Española de Socorros Mutuos* en 1857). Sin embargo, fueron los italianos, por su predominio en la inmigración y por cierta predisposición al mutualismo, quienes resaltaron en este tipo de asociaciones. La primera de las sociedades mutuales fundada por los italianos fue *Unione y Benevolanza* en 1858, y se creó como institución italiana mucho antes de que Italia se constituyera como estado unificado. A partir de los ´70 las iniciativas asociativas se multiplicaron, cubriendo poco a poco todas las ciudades importantes. En general se trató de organizaciones de tamaño, cobertura y alcance extremadamente diversos.

El segundo censo nacional de 1914, nos muestra que las más grandes sociedades italianas se encontraban en la joven ciudad de la Plata: *Unione Operai Italiani*, con 5.673 socios (3.475 hombres y 2.198 mujeres) y *Unione e Fratellanza* con 4.737 socios (3.150 hombres y 1.587 mujeres). Para esa fecha la pionera *Unione e Benevolenza* contaba con 3.003 socios, y todos eran varones.

La presencia de los inmigrantes italianos en las lomas, donde se levantaría la futura capital se debió, originalmente, a la demanda de operarios y constructores para la construcción de edificios públicos y viviendas privadas. Fue así como llegaron a La Plata agricultores, artesanos, fabricantes, profesionales, empresarios, industriales, artistas y religiosos.

La *Asociación Unión y Fraternidad* se fundó el 6 de junio de 1883 y el 24 de junio se proclamaron las primeras autoridades. Su primer presidente fue Paolo Stampa y su personería jurídica la n° 5873. Ese año se proclamó socio honorario al escritor Edmundo D´Amicis[164]. El objetivo institucional fue el bien público y el mutuo socorro asistencial, servicios médicos y la sección sin cargo en el panteón del cementerio local. El 1 de junio de 1884 se colocó la piedra fundamental de su edificio, siendo padrinos el doctor Dardo Rocha y la señora Delmira Capdevila de D´Amico (esposa del entonces gobernador y aliado político de Rocha). También se ofreció servicio de hospedaje transitorio y bolsa de trabajo a los inmigrantes italianos. Sobre los 10.407 habitantes de la ciudad en 1884, la institución alcanzó los 4.900 socios. En su sede funcionó el cine Princesa, ubicado en diagonal 74 a una cuadra de donde se encuentra la actual terminal de ómnibus y a cuatro cuadras de la estación de trenes (actualmente funciona allí un grupo de teatro cuyo nombre es "La Hermandad del Princesa").[165]

La *Sociedad Española de Socorros Mutuos* fue la primera y la más importante entidad

[164] También escrito como Edmundo De Amicis. Visitó la Argentina en Abril de 1884 a bordo del Galileo, recorrió el país y dicto varias conferencias. Siguió vinculado a la prensa argentina a través del diario *La Prensa*, falleció en Bordighera (Imperia) en 1908. Ver nota necrológica en *La Prensa* 12 de marzo de 1908.

[165] *El Día*, número 73, del 31 de mayo de 1884, página 1, columna 4 y número 75, del 2 y 3 de junio, pág. 1, columna 2.

mutual de esa colectividad en el país. Se fundó en la ciudad de Buenos Aires en 1857 y sus miembros sumaban, en 1913, 22.204 de los cuales el 57% eran hombres, el 29% mujeres y el 14% niños. Sus objetivos iniciales, eran la asistencia médica, farmacéutica y la ayuda financiera a sus socios enfermos. Aunque más tarde se fueron agregando otras prestaciones como seguros de vida e invalidez, pensiones a viudas y huérfanos, asesoría jurídica, panteón social, repatriación de asociados sin recursos y subsidios de desempleo por plazos cortos. Los socios cotizantes tenían, además, derechos relativos al gobierno democrático de la entidad, es decir, a participar en las asambleas y de elegir y ser electos como autoridades. La entidad fue, desde el comienzo, muy exitosa. Se instaló temprano, puso cuotas sociales relativamente módicas, y aunque transitó por momentos difíciles durante la primera década, se fue beneficiando con la llegada de jóvenes inmigrantes. Su mayor competidor fue el *Centro Gallego*, fundado en 1907 con objetivos fundamentalmente culturales (mantenimiento y difusión de la lengua y tradiciones de Galicia) pero a partir de 1911 se especializó en la actividad asistencial.[166] El 29 de diciembre, en la ciudad de La Plata, se fundó bajo la presidencia de José A. Cisneros, la *Asociación Española de Socorros Mutuos*, cuyo edificio destinado para administración y escuela situado frente a la estación de trenes, fue inaugurado el 5 de Junio de 1887.[167] Según el censo de 1914 llego a tener unos 2.029 adherentes. El 1° de Julio de 1893 con fines similares se creó la Unión Española, con 348 socios y también, la *Fraternidad española* el 10 de mayo de 1906, con unos 1.293 afiliados. De la unión de las sociedades españolas surgió el 7 de abril de 1912 la *Asociación Española de Socorros Mutuos y Beneficencia*, que el 14 de marzo de 1945 inauguró el hospital español.[168]

En 1885 existió una sociedad denominada *Stella di Roma*, que presidia Francisco Mandacio[169], de la cual poseemos escasas noticias. El 5 de junio de 1885[170], un grupo de 174 italianos fundaron la *Unión de Operarios Italianos*, su primer presidente fue Luis Dall´ Italia[171], y su personería jurídica la N° S. 1228. La sociedad inició sus actividades con un capital de 100 pesos que con su multiplicación le permitieron adquirir su propio local en calle 57 e 6 y 7. A fines de 1885, ya contaba con 227 asociados, que llegarían a 1.496 hacia 1890. Ese mismo año, aprovechando la estadía del profesor de armas D´astri, se hicieron gestiones para fundar un *Club de Gimnasia y Esgrima*, idea que no se pudo realizar hasta el 3 de Junio de 1887. La *Unión de Operarios Italianos*

[166] Para profundizar en el tema ver Fernández, Alejandro E. y Moya José C., editores, *La inmigración española en la Argentina.* Buenos Aires, Editorial Biblos, 1999. Moya, José C., *Primos y extranjeros. La inmigración española en Buenos Aires, 1850, 1930*, Buenos Aires, Emecé Editores, 2004.

[167] Ibíd, número 243, del 29 y 30 de diciembre de 1884, página 2, columna 1. Y *La Capital*, número 263, del 4 de junio de 1887, página 1, columna 2, número 264 del 6 de junio de 1887, página 2, columna 1.

[168] Katz, Ricardo Santiago. *Ciudad de La Plata, su historia*, 1ª ed. Buenos Aires, Print Graf, 2008. p. 426

[169] *El Día*, número 258, del 8 de enero de 1885, página 2, columna 2.

[170] No es posible constatar la fecha exacta.

[171] Periodista e ingeniero había nacido en Italia. En el año 1885 gracias a su iniciativa y a la de Vicente Cerruti y Arturo Castelnuovo hizo su aparición el diario *L´Araldo Platense*, seguido más tarde, en 1886 por *L´Araldo Italo Platense y el Corriere italiano* en 1888. Ver. Zuccarini, Emilio, *Il lavoro degli italiani nella República Argentina dal 1516 al 1910. Studi, Leggende e ricerche,* Buenos Aires, Compañía General de Fósforos, 1910.

contó con un panteón propio desde el año 1910 con capacidad para 620 inhumaciones.

El 28 de junio de 1886 un grupo de italianos constituyó la *Societá Ospedale Italiano* en La Plata, su primer presidente fue Matías Palandrelli, y su personería jurídica la N° 1321, la misma tuvo como objeto hacer frente a las necesidades hospitalarias de los italianos que vivían en la ciudad. El 31 de agosto de ese mismo año el gobierno provincial donó los terrenos de la actual localización (en la manzana comprendida por las calles 50, 51, 29 y 30), y en 1887 se inició la construcción y también se obtuvo la personería jurídica, dado que hasta ese momento la asociación se encontraba constituida sin fines de lucro. El 8 de diciembre de 1889 se colocó la piedra fundamental del edificio. El 1 de febrero de 1903 se inauguro el edificio que contaba con 7.200 metros cuadrados construidos. En ese momento había veinte camas para internación y se podían atender 67 consultas externas. En 1906 llegó el agua corriente. El 9 de mayo de 1915, se inauguró una línea del tranvía hasta el hospital.

La *Sociedad Obrera Italiana* se fundó en la localidad de Ensenada el 1 de marzo de 1891, en el local del restaurant del Sr. Vicente Calzetta, que posteriormente presidió la fundación del cuerpo de bomberos voluntarios. Su primer presidente fue José Bertoni y su personería jurídica la N° 1151 la obtuvo en 1903. En 1907 se logró reunir el dinero para comprar el terreno en donde actualmente se encuentra la sede en la calle La Merced N° 211, en pleno centro de Ensenada. En 1906 se colocó la piedra fundamental del edificio, bajo la presidencia de Bautista Parmisaria.

El 12 de mayo de 1895 nació la *Asociación Reduces del Ejercito italiano*, bajo el nombre de *Circolo Veterani delle Guerre dell´Indipendenza d´Italia*. La conformaban un grupo de antiguos garibaldianos y soldados que habían participado en las luchas por la unidad italiana. Su primer presidente fue Carlo Sachi. Entre sus fundadores figuraron: Pietro Verga, Cesare Trovarelli, Giuseppe Queirolo, Antonio Guandalini. Domenico Borgoglio y Ferdinando Contarelli. Su personería jurídica la N° 1403/3. Entre sus objetivos se encontraba desarrollar actividades culturales y recreativas tendientes a formar la unión entre los italianos y enseñar a sus descendientes a conocer y amar las gestas italianas.

El 25 de marzo de 1898, a iniciativa del cónsul italiano en la Plata Cavalieri Carlos Nagar se fundó la *Asociación Dante Alighieri*, con personería jurídica N° 17691. Su primer presidente fue Ferruccio Mercanti y el objetivo fue dictar cursos de idioma y cultura italiana. En sus primeros años funcionó en la actual sede del *Instituto de cultura itálica*.

El 13 de diciembre de 1918, con el fin de socorrer a los enfermos y a los imposibilitados de trabajo se fundó la *Sociedad Obrera Italiana de Berisso*, cuyo presidente fue Domingo Beverato (pionero del espectáculo cinematográfico en Berisso). Su personería jurídica es la N° 2215-5551/73. El lugar elegido fue una casa de chapa en la calle Barcelona a 50 metros de la calle Montevideo. Y participaron del acto 35 socios fundadores. En su seno se organizó el primer cuerpo de bomberos voluntarios de la ciudad y se fundaron además dos cooperativas.

También se fueron organizando otro tipo de mutuales, asociaciones, gremios y sociedades, provenientes de diferentes actividades laborales públicas y privadas. *Sociedad de Socorros Mutuos entre Empleados de La Provincia*, fundada el 28 de febrero

de 1889, con un total de 475 adherentes. Sociedad de Socorros Mutuos y Biblioteca de Policía, nacida el 29 de septiembre de 1894, con 645 socios. *Círculo de obreros de La Plata*, surgido el 4 de Enero de 1896 y con 2.700 afiliados. *Círculo Feminil Cosmopolita de Socorros Mutuos*, nacido el 9 de marzo de 1896, con 200 afiliados. La *Sociedad Tipográfica de La Plata*, fundada el 8 de diciembre de 1889, con 270 socios. *Asociación de Maestros de la provincia de Buenos Aires*, nacida el 25 de diciembre de 1900, con 1900 maestros afiliados. *Sociedad Cosmopolita de Conductores de carruajes de La Plata*, que se funda el 31 de octubre de 1902, con un total de 175 afiliados. *Círculo de Periodistas*, nacido el 8 de junio de 1908 con 80 afiliados. *Asociación Alborada*, el 2 de mayo de 1918 se funda en calle 115 entre calles 35 y 36, en un centro que se llamó Vicente de Tomaso, fue una modesta sala de lectura en donde se prestaban libros y se enseñaba a leer y escribir. El 3 de mayo de 1921 se le cambió el nombre a *Asociación Cultural Alborada y Biblioteca Florentino Ameghino*. En 1942 la UNLP la nombró *Universidad Popular Alborada*, con el fin de dictar diferentes cursos y oficios con salida laboral, al mismo tiempo que se complementaban sus actividades con eventos culturales y recreativos, cine, teatro, bailes, etc.[172]

En el censo de la municipalidad de La Plata de 1909 se relevaron veinticinco sociedades de socorros mutuos cuyos beneficios se extienden a 24.387 personas, lo que representaba el 25,6% de los habitantes del distrito. De dichas sociedades, las dos más antiguas: *Unione e Fratellanza y Societá di M.S. Unione Operai Italiana*, fundadas en los años 1883 y 1885, son las que tienen mayor número de socios; la primera 4.913 y la segunda 4.412. El *Círculo de Obreros de La Plata*, cuya fundación data de 1896, le sigue con 2.706 asociados. La Asociación española de socorros Mutuos contaba con 2.029 socios. En seis de las sociedades de Socorros Mutuos predominan los argentinos, en once los italianos, en tres los españoles, en una los franceses, en una los suizos. La inversión estimada en bienes raíces, muebles, instrumentos, etcétera, ascendía a unos cuatrocientos mil pesos moneda nacional, esta cifra da cuenta de la fortaleza económica de estas asociaciones.[173]

Las sociedades de beneficencia eran ocho y estaban compuestas por 1.922 personas que se encargaban de practicar la caridad. De ese total, 1.200 personas correspondían a la *Societá italiana di beneficenza Ospedale Umberto I*, lo que más tarde será el Hospital Italiano.

Las sociedades gremiales, llegaban a un número de veinte y en total tenían 3.845 socios, la más importante de ellas era la *Asociación de Maestros de la provincia de Buenos Aires*, con 1.802 socios. En once de estas sociedades predominaban los argentinos (en el censo "el elemento nacional"), en las demás la mayoría eran extranjeros. Las más antiguas databan de 1894. Los profesionales también tenían sus asociaciones y representaban al *Colegio de escribanos de la provincia de Buenos Aires*, la *Sociedad Obreros Panaderos* y la *Sociedad de Prácticos del Puerto de La Plata.*

Declaradas como de "tendencia socialista", en el censo, se distinguían: *Unión*

[172] Estatutos y actas de la Asociación suministrados por la Señora Stella Lombardo y el señor Juan Artola.

[173] *Censo General de la Ciudad de La Plata. Ministerio de Gobierno. Censo de La Plata. Población, Comercio e industria. 1909*, Buenos Aires, Imprenta Pablo Coni, 1910.

Fideleros, Cosmopolita de Obreros Carpinteros y Anexos; Unión Gráfica de la Plata, Obreros Panaderos, Obreros Unidos Hojaleteros y Gasistas de La Plata y Cosmopolita de Conductores de carruajes de La Plata, formadas por obreros y jornaleros. Uno de los aspectos más curiosos es la declaración en el Censo de la existencia de fondos de reserva para "el fomento de las huelgas y elementos de propaganda y resistencia". Estas llegaban a sumar un total de catorce sociedades con 787 afiliados. Según el censo, "felizmente, hasta el presente, la actitud de resistencia del socialismo platense se ha hecho sentir como efecto reflejo del de la Ciudad de Buenos Aires, más bien que como tendencia propia".[174]

El censo da cuenta de veinticinco sociedades clericales que tenían como objeto y propósito "conservar y fomentar el sentimiento religioso", eran parte de ellas 4.734 laicos declarados "católicos y argentinos en su inmensa mayoría".

Las sociedades masónicas declaraban como objetivo "el espíritu de progreso, para unir a los hombres con ayuda de símbolos y signos especiales", eran en total once y se regían por los ritos del "Gran Oriente francés o por el azul o el escocés", llegando a reunir a uno 320 integrantes. Aquí vale la pena mencionar, que a contrario de lo que suele creerse, estas sociedades eran públicas, llegando a publicar sus reuniones en los diarios de la época. No había nada secreto o misterioso en ellas, como a posteriori llego a postularse, un poco amplificado por la publicidad religiosa, que tendió a darles una importancia notable, como fuente de los males del clero institucionalizado.

Entre 1902 y 1905, Franceso Scardin visitó La Plata y residió un tiempo en ella. De este viaje resultaran dos libros: *Vita Italiana nell´Argetina. Impressioni e note de viaggio* (1903) y *La Argentina y el trabajo* (1906)[175]. En ambas publicaciones hizo referencia a los problemas que experimentaron los italianos producto de las promesas incumplidas de la fundación de La Plata. El crecimiento que experimentó la ciudad tuvo su declive producto de la crisis de 1890, y con él muchos italianos vieron frustrados sus proyectos de crecimiento. Hacia finales del siglo XIX, producto de la fluida relación entre la ciudad y los inmigrantes italianos surgió la idea del monumento a los Italianos en la plaza de calle 7, entre avenida 44 y diagonal 74, que posteriormente pasará a llamarse *Plaza Italia*, ella recordaría los esfuerzos del pasado y las ilusiones del futuro (más adelante volveremos sobre la cuestión de las plazas).

Las sociedades italianas lograron, no sin esfuerzo, reunirse en una suerte de federación constituida en julio de 1901, que no tuvo la misma suerte en la ciudad de Buenos Aires, en donde los recelos y rencores adormecidos habían disminuido la cohesión de fuerza en torno a los fines comunitarios bajo los cuales habían sido creadas. Eran prueba de ello, a pesar de las disputas que no faltaron, la institución "Dante Alighieri" tenida como "útil y patriótica"; centros sociales notables por sus asociados y los edificios que habían construido, un hospital que era un "indicio generoso de filantropía" y escuelas en las que expertos profesores "se han hecho la obligación de impartir a los niños

[174] Ibid.

[175] Scardin, Franceso, *Vita italiana nell´Argentina. Impressioni e note de viaggio*. Buenos Aires, L.J. Rossom, 1903, vol.II, parte seconda, cap. XI, pp 315-326 y *La Argentina y el trabajo. Impresiones y Notas*. Buenos Aires, Imp., Litografía y encudernaciones, J. Peuser, 1906, parte II cap. VIII. Pp 127-136 en Barcia, Pedro, op.cit.

de la colonia (italiana) una educación puramente italiana, haciendo que "los institutos y la universidad brillaran a menudo con nombres de hombres italianos", demostrando de esta forma "como Italia no solo ofrece con generosidad brazos a las tierras alejadas de su suelo, sino también ingenios amplios, brillantes y vigorosos".[176]

La idea de la confederación de sociedades italianas había nacido en 1899 bajo la égida del profesor Ferruccio Mecanti, médico y ex diputado de la Cámara Italiana y que desde 1897 había sido designado por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires como director del Instituto de Higiene de la ciudad de La Plata. También lo acompañaban, el doctor Silvio Dessy, llegado desde su nativa Savona para sustituir al primero en el gabinete de higiene experimental, radicado posteriormente en Buenos Aires, Carlo Spegazzini, y al bacteriólogo Florencio Matarollo, profesor de la Facultadd de agronomía y veterinaria y al químico Luigi de Marco, de la ciudad de Belluno, completando el circulo con el doctor Ferdinando Malenchini.[177]

Sin embargo, estos esfuerzos de unidad mancomunada, resultaron en vano, "el microbio de la desunión, que infecta los tejidos, las fibras, la sangre de casi todas las colectividades *italianas*", hizo que ingresaran en una etapa de letargo y decadencia, sólo les quedo, lo que finalmente resulta más importante para las personas, "mantener un poco de vida festiva y alegre, o por lo menos todo lo alegre y festiva que se pueda tener".[178]

Es posible que, a medida que se nacionalizaban los hijos de inmigrantes, y que las asociaciones de trabajadores fueron suplantando el lugar que antaño tuvieron las organizaciones los objetivos originales fueron desdibujándose. La competencia entre organizaciones que en principio tenían fines muy distintos tuvo como consecuencia la pérdida, o la disminución de socios e injerencia pública. Lo cierto, es que aún para una fecha tan tardía como 1914, seguían teniendo preponderancia sobre otros tipos de asociaciones y por lo menos en la ciudad de La Plata, la cantidad de socios superaba al resto de las asociaciones incluidas las de trabajadores y las de empleados estatales que comenzaban a ser importantes.

5.2. Un prisma para observar a la "gente distinguida" de la Sociedad platense: Sus Organizaciones y los comienzos de "El Jockey Club Platense".

> "La ciudad crece sin descanso durante todo el periodo considerado y cada sector de ocupación crece casi proporcionalmente al crecimiento global. La ciudad crece y hay lugar para todos. Y sobre todo, arriba de donde se está (siendo este "arriba" casi cualquiera que uno quiera imaginarse), entre 1880 y 1930, parece haber siempre todavía más espacio".[179]

[176] Ibid.

[177] Zuccarini, Emilio, op. cit.

[178] Ibid.

[179] Korn, Francis, "La aventura del ascenso", en J. L. Romero & L. A. Romero, Buenos Aires. *Historia de cuatro siglos*, T. II, Buenos Aires, Ed. Abril, 1983.

El año 1884 fue de notable actividad en la organización de nuevos centros. El 19 de marzo se constituyó, con sede en la calle 43, 3 y 4, bajo la presidencia de Isaac Villamonte, el Club social de instrucción y recreo Mariano Moreno, que se proponía organizar reuniones sociales y fundar una biblioteca.[180] El 27 del mismo mes, en una reunión que tuvo lugar en el Hotel Comercio, se fundó el Club social[181], que el 3 de diciembre se constituyó bajo la presidencia de José Figueroa[182], y el 22 nombró la comisión provisoria que presidió Nicolás Achaval[183], en el mismo local tuvo lugar el 20 de mayo la fundación del Club Rivadavia[184], cuya comisión directiva fue elegida el 3 de junio bajo la presidencia de Alberto Ugalde[185], siendo designado el doctor Rocha presidente honorario. El 17 de agosto se fundó y nombro la comisión provisoria el Club Francés[186], que hacía 1932 se llamó "La Gauloise". El 4 de diciembre, bajo la presidencia honoraria de Santiago Luro[187], quedo constituido el Jockey Club[188], cuya inauguración oficial tuvo lugar el 14 de septiembre[189], pero que bien podía considerarse existente desde tiempo atrás, dado que los miembros se reunían en las carreras que se realizaban en el área destinada al hipódromo.[190]

Las carreras de caballos gozaban entonces de creciente popularidad. Los triunfos de los ejemplares nativos en las competencias realizadas en los hipódromos de Palermo; en Buenos Aires, y Santa Teresa, en Lanús, tuvieron la virtud de encender el entusiasmo de los aficionados al hipismo. Mientras tanto se realizaban carreras cuadreras en la reciente creada capital, en la que existían buen número de animales mestizos y criollos.

Luego de un intercambio de ideas entre el gobierno provincial y las autoridades del Jockey club de Buenos Aires y del club Central de Carreras, aquél designó una comisión

[180] *El Día*, número 17, del 21 de marzo de 1884.

[181] Ibid, número 21, del 26 y 27 de marzo de 1884.

[182] Ibid, número 222, del 3 de diciembre de 1884.

[183] Ibid, número 238, del 22 y 23 de diciembre de 1884.

[184] Ibid, número 64, del 19 y 20 de mayo de 1884, del 22 de mayo de 1884.

[185] Ibid, número 76, del 4 de junio de 1884, página 1, columna 3.

[186] Ibid, número 137, del 18 y 19 de agosto de 1884, página 1, columna 6.

[187] Santiago Luro (1847–1919) fue uno de los miembros más conspicuos de la alta sociedad porteña: Director del Banco de la Provincia de Buenos Aires; diputado en la legislatura provincial y presidente de la misma en 1882; diputado nacional por la provincia de Buenos Aires entre 1886 y 1890; miembro del primer directorio del Banco de la Nación (y vicepresidente del mismo), integrante de la primera junta directiva del Banco Hipotecario Nacional; y candidato a gobernador bonaerense, al mismo tiempo que fundador y presidente del Jockey Club de Buenos Aires. Cfr. Losada, Leandro; La Alta Sociedad en la Buenos Aires de la belle epoque: Sociabilidad, estilo de vida e identidades.–1ª ed. Buenos Aires: Siglo XXI Editora Iberoamericana, 2008. p. 22. Balmori, D., Voss, S., Wortman & M, Las alianzas de familias y la formación del país en América Latina, México, FCE, 1990. Referenciado en Losada, Leandro, Op. Cit.

[188] *El Día*, número 224, del 5 de diciembre de 1884, página 1, columna 4.

[189] Ibid, número 158, del 14 de septiembre de 1884, página 1, columna 3. La construcción del Hipódromo había sido ordenada por decreto del 11 de diciembre de 1882, por el cual se designó una comisión encargada de proyectar un Circo de carreras, Registro oficial de la Provincia de Buenos Aires, año 1882, p. 907.

[190] Tal vez, en este caso estamos en presencia de los mismos patrones de relaciones que estudio F. Korn, cfr. Korn, Francis *"La gente distinguida"*, en J. L. Romero & L. A. Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, T. II, Buenos Aires, Ed. Abril, 1983.

que tuvo al doctor Santiago Luro como presidente e integrada por don Emilio Casares como tesorero, Eliseo Ramírez, Eduardo Casey y Daniel Fernández, debían correr con la instalación de un circo de carreras en el lugar más apropiado, confeccionar el presupuesto y elevarlo al Poder Ejecutivo antes de proceder a su construcción.[191]

El ingeniero español don Joaquín V. Maqueda fue el encargado de proyectar las instalaciones cuya construcción fue iniciada a comienzos de 1884 y que fue terminada totalmente hacia 1885 y demandó una inversión de $80.000 M/m aproximadamente. No debe extrañar que el Dr. Dardo Rocha haya sido el principal propulsor de la iniciativa ya que su nombre figura en el primer tomo del *Stud Book* argentino cerrado en 1888, como propietario de la yegua *Formosa por Ace of Diamont y Petróleuse*, hermana materna de Porteño, el célebre progenitor del invicto *Gladiador*, quien fuera conocido en la época con el apelativo de rival del viento cuyo poseedor fue el doctor Carlos Delcasse[192], caballero por cuyo gimnasio desfiló la alta sociedad porteña de fines de siglo diecinueve y principios del veinte.

A todo vapor se trabajaba en la ciudad para completar el hipódromo. Diariamente llegaban más de 100 vagones cargados con materiales de construcción que resultaban sin embargo insuficientes. Las obras del hipódromo fueron inspeccionadas dos veces a la semana por el Dr. Luro, finalmente cuando estuvieron en condiciones de ser inauguradas se fijó fecha para el 8 septiembre de 1884.

Para la inauguración fueron trasladados los mejores caballos de carreras pertenecientes a Bosch, Luro, Casares, Malbran, Molina y por supuesto los del stud Santa Teresa de don Anacarsis Lanús, ellos tendrían la misión de animar la reunión inaugural. Los vecinos de la ciudad pudieron verlos paseando por sus calles, atentos a la disputa que pronto ocurriría.[193]

El *Hotel Bruny* y el *Del Comercio* resultaron exiguos para albergar la legión de entusiastas que se preparaban a asistir a la inauguración del circo considerado entonces como el mejor de cuantos existían en el país. Sin embargo, un huracán desatado el día 4 y las inundaciones producidas en varios partidos, obligaron a suspender la fiesta para el 14, oportunidad en la que se repitió la invasión de

[191] Monzón, Nestor, *Jockey Club de La Plata: a cien Años de su nacimiento*. La Plata: La Comuna ediciones, 2004.

[192] El Dr. Carlos Delcasse había nacido en Burdeos (Francia) en 1852. Llegó a la Argentina cuando dos años. De joven se vio obligado a realizar todo tipo de trabajos. Pero por su gran deseo de superación y su férrea voluntad logró el título de abogado. En 1887 fue elegido Intendente por Belgrano; en 1893, asesor de la policía de la Provincia de Buenos Aires. Luego fue elegido Concejal Metropolitano en 1889 y Diputado en 1900 y en 1904. Fue coleccionista de obras de arte, orador, político. Con el pseudónimo de Carlos María Menviel escribió un libro de guía para los médicos de los duelos. No solo practicaba la esgrima, era un eximio tirador y uno de los propulsores del boxeo, que entonces estaba prohibido. Bregó por la práctica de una gimnasia física metódica y ordenada. Delcasse había fundado y presidido el ´´Circle del´Epée`` que funcionó en su casa. La esgrima solía ser un aspecto importante en la formación de los políticos argentinos de antes. Practicaban en los clubes y donde podía el arte del florete, el sable o la espada. Propiedades particulares, estancias, una isla en el Tigre podían ser escenarios elegidos no tan sólo para practicar sino para llevar a cabo lances de honor. El parque de la casa del Dr. Delcasse fue escenario de muchos duelos caballerescos. Murió en 1940, a los 88 años.

[193] Monzón, Nestor , op. Cit. pp. 6–7.

porteños que descendían del tren en calle 1 y diagonal 80 y que caminaban dos cuadras por una calle de veinte metros de ancho flanqueada por añosos Eucaliptos y así llegaban al Hipódromo.[194]

Donde hoy está la tribuna del *paddock* se alzába un suntuoso palco, construido de ladrillos de máquina, columnas de hierro y techo de tejas francesas, al que brindaban acceso tres escaleras de doble entrada. Con capacidad para 1500 personas se ubicaban en 28 palcos y en bancos de varillas, a través de los cuales podían divisar, hacia el este, el blanco caserío de la Ensenada de Barragán y los saladeros que darían origen a la ciudad de Berisso.

La pista tenía una extensión de 200 metros y era de forma elíptica con dos pistas circulares en su interior, formando un ocho, y una recta, paralela al palco, en la que los días que no había reuniones oficiales se corrían carreras criollas.

Casi simultáneamente con el decreto que dispuso la construcción del circo hípico, cuya firma fue en diciembre de 1882, el gobierno instituyó dos premios denominados *La Plata* y *Buenos Aires*, ambos de idéntica retribución y se designó como escenario de su disputa los circos de Santa Teresa en Lanús y de Palermo. El primero reservado sólo para potrillos de tres años, por realizarse con un mes de antelación al Gran Premio Nacional, servía para aclarar el panorama con vistas a la consagración del mejor exponente de su generación y el segundo, de similares condiciones, brindaba ocasión para que el mismo ratificara la legitimidad de su título. En el año 1883, primera ocasión en que se corrieron, triunfó en ambas San Weller convertido a raíz de ello en una celebridad. En el primer premio derrotó al no menos famoso Pihuen, hermano entero del "crack" Gladiador y en el segundo a Terminación, otro "crack" de la época y a Naná, la hija de Altyre de propiedad del coronel Bosch, que había sido ganadora del Jockey Club en el primer año de su disputa y cuyo nombre, hecho en letras luminosas, adornaba los balcones de la confitería *"Del Aguila"*, sede por entonces del reciente fundado *Jockey Club de Buenos Aires*.

La reunión dio lugar a un acontecimiento social de gran jerarquía, dado que asistieron las principales familias instaladas en La Plata, al mismo tiempo que las familias más importantes de Buenos Aires. Entre los asistentes se encontraban las familias de ministros y legisladores de la provincia (muchas de las cuales tenían su residencia principal en Buenos Aires). Muchas de estas familias, formaban parte de lo más distinguido de la sociedad de Buenos Aires.[195] Prestaron su concurso a la fiesta las principales caballerizas porteñas como la del señor Eduardo Casey, la del coronel Bosch, cuyos colores blanco y verde fueron paseados triunfalmente por el invicto *"Gladiador"*, el stud *"Prisionero"*, *chaquetilla naranjera* y *Violeta* propiedad del doctor Santiago Luro, la del señor Casares y el stud *Santa Teresa*. El stud Buenos Aires del señor Casey, obtuvo tres de las cinco carreras que se disputaron en el premio La Plata.[196]

[194] Ibíd, pp. 10–12.

[195] Ver los trabajosde: Korn, Francis "La gente distinguida", en J. L. Romero & L. A. Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, T. II, Buenos Aires, Ed. Abril, 1983. Y Losada, Leandro, *La Alta Sociedad en la Buenos Aires de la Belle Époque*, Buenos Aires, Siglo XXI Iberoamericana, 2008.

[196] Monzón, Néstor, op. Cit., pp. 14.

La temporada de 1887 brindaría nuevas oportunidades de concurrencia al hipódromo de La Plata. Si bien los premios que se disputaron no fueron ajenos a la derrota sufrida por Rocha en las presidenciales y al triunfo de su adversario el Dr. Juarez Celman[197]. Según las crónicas de la época el premio La Plata fue animado por siete competidores. La segunda reunión si bien no contó con gran concurso del público fue presenciado por el presidente de la República Dr. Juárez Celman, el gobernador Dr. Máximo Paz, antiguo aliado de Rocha ahora converso al Juarismo, y sus ministros generales Mansilla y Bosch entre otros. La carrera por el premio Buenos Aires significó un cómodo paseo para *"Condesa"* primer producto nacido de la búsqueda de mejoramiento de la raza equina, ganadora del Nacional.

En el periodo que va de 1890 hasta principios del siglo XX el turf local sorteó tiempos difíciles, dado que los triunfos apenas lograban compensar la costosa pasión. Las reuniones se realizaban los jueves, domingos y días feriados. Terminaban a las 4 de la tarde para permitir el retorno de los aficionados de Buenos Aires, Quilmes y Lomas de Zamora. Como complemento de la actividad del circo existía un reñidero de gallos que fue suplantado por boxes, una vez que esta popular manifestación fue prohibida por el gobierno.

El núcleo de aficionados locales interpuso reclamos ante el ejecutivo provincial a los efectos de aumentar la actividad en el hipódromo. Las dos reuniones anuales, parecían poco para contener el gusto por las carreras de caballos. El primer concesionario del hipódromo fue el coronel Gaudencio, Jefe de Policía, y más tarde a iniciativa de un grupo de aficionados surgió una entidad, el Club Hípico, que tuvo serios inconvenientes para sostener económicamente su actividad, dado los altos costos de funcionamiento y el cese de actividades que representó la crisis de 1890. El hipódromo fue cedido en arriendo por el gobierno provincial, por el término de 10 años, a la *Sociedad Anónima Hipódromo Provincial* que lo tuvo hasta 1898. Hacia 1892 apareció en escena Antonio Cané, cuya actuación en un período tan difícil trascendería por lo que tuvo de pintoresca y forzada. Los relatos de la época dan cuenta de los pormenores a partir de los cuales, *Don Antonio*, dividía los lotes de acuerdo con las necesidades de la jornada y subido en una tarima de madera daba a conocer los nombres de los competidores, el peso que les había correspondido y quiénes habrían de dirigirlos. Además detallaba los premios instituídos al ganador, y de acuerdo con las ocasiones y la importancia de la carrera disputada el modesto premio de $20 m/n a $50 m/n (en efectivo) al primero, $10 m/n al segundo y devolución del importe de la entrada al tercero. En ocasión de festividades patrias se instituía una medalla de oro. En 1904 se dispuso la caducidad de su personería jurídica y el hipódromo pasó a ser explotado por el Jockey Club.[198]

[197] Dardo Rocha ya había sido eliminado de la contienda política, y la facción Roquista había ganado prácticamente todos los ámbitos de la sociedad, concentrando su espacio de sociabilidad en la ciudad de Buenos Aires. Es también para esa época en que comienza a llegar el núcleo duro de lo que será la corte de Juárez Celman.

[198] Ibid, pp. 17–20.

5.2.1. Un representante de la "gente distinguida" en la Sociedad Platense: Agustín Benigno Gambier, Caballero platense

> "¿Quién elige a la gente distinguida en una sociedad sin rey? (...) La realidad, que es generalmente indiferente a la reflexión, tiene en Buenos Aires de la década de 1880 algo que lejos de parecerse a una autoridad con nombre propio, se parece a la difusa, creativa y bastante democrática selección del libre juego de varios pares de ofertas y demandas". Francis Korn

Para el caso de Buenos Aires, F. Korn nos dice que entre 1880 y 1930 "los nuevos nativos, los frutos de la inmigración", se encontraban en todas las actividades que se desarrollaban. Habían logrado, ocupar las distintas posiciones de la industria y el comercio y también parte de la administración pública, de la instrucción, de la jurisprudencia, de las fuerzas armadas. Su ascenso se debió a la posibilidad de moverse hacia arriba, de modo tan fluido como "para que ninguna ocupación se adscriba por definición a ningún grupo". Los factores fundamentales para que este movimiento fuera posible, eran diversos y complejos: "son seguramente la capacidad de ahorro, en un mercado salarial con diversas oportunidades "en casi cualquier posición de la escala ocupacional y, sin duda alguna, la nivelación que produce la educación obligatoria y gratuita". "Hacer la América" no se restringe a "llenarse de fábricas o de cadenas de tiendas". Es también llenar todos los rubros de la vida social con la propia persona o con las personas de los descendientes. Son momentos de cambios constantes. "La ciudad crece sin descanso durante todo el periodo considerado y cada sector de ocupación crece casi proporcionalmente al crecimiento global". El crecimiento de la ciudad es espontáneo: "La ciudad crece y hay lugar para todos". Y sobre todo, arriba de donde se está (siendo este "arriba" casi cualquiera que uno quiera imaginarse), entre 1880 y 1930, parece haber siempre todavía más espacio, a los costados, hacia arriba y también hacia abajo[199].

Un investigador platense ha sostenido que: "entre 1884 y 1914 La Plata constituyó un centro urbano, cuya característica más significativa se halla en la falta de clase alta, en el predominio de los estratos medios y la existencia de una pequeña clase obrera asalariada. Este rasgo proviene de su origen inmigratorio, pero también de las peculiares circunstancias en las cuales surge la ciudad a fines del siglo XIX, dado que en los primeros años nos hallamos frente a una capital de provincia sin una sociedad rígidamente estratificada. Existe una gran masa de trabajadores, un pequeño grupo de comerciantes, de artesanos, de modestos industriales, de empleados de administración pública, pero las distancias no son tan grandes como para separar de forma tajante a los distintos estratos. Las principales familias de la provincia, las de mayor prestigio y fortuna, se negaron a vivir en la ciudad. Por

[199] Korn, Francis, "La aventura del ascenso" y "La gente distinguida" en Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto, *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos* op.cit.

mucho tiempo, también se negaron a vivir en ella los empleados y funcionarios de gobierno, que trabajaban en la nueva capital y se trasladaban todos los días a sus hogares en Buenos Aires".[200]

Entre 1885 y 1900 muchos de los apellidos que solían nombrarse en los diarios de La Plata correspondían a funcionarios públicos que, eventualmente, residían en la ciudad producto del cargo que detentaban, dado que era allí donde se asentaba el poder ejecutivo provincial, algunos de ellos eran: *"Edelmira Díaz de D´amico, Pilar Guido de Isla, hacina Jarcia de Garcia Fernandez, Rosa Garcia Quirno de Escobar, Leonor Paunero de lanusse, Emilia Castillo de Langenheim, María Giménez, Carmen Madero, María Cabrera, Elvira Quesada, Cora Livingston, Carmen Campos, Florencio Madero, José María Niño. Cesar Langeheim, Marcos Agrelo, Jorge Pillado, Genaro D´amico, Saturnino Pedriel (hijo), Wenceslao Pividal, E. Sáenz"*[201]. Y también, para 1900, familias como: *"Carranza, Traynor, Peñalba, del Carril, Trelles de la Cuesta, Saraví, Lartigau, Rivademar, Isla, Lomes, Bernard, Stripep, Gonzalez, Huergo, Davel, Guenzalez, Riera, Saravy Hardy, Langenheim, Curth, Olivera, Lagos, Coria, Ocampo, Frías, Rejabal, Ramos, Arce, Campos, Arriaga, Echagüe"*[202]

El doctor Gambier nació el 28 de agosto de 1876. Era hijo de Agustín Gambier, francés que en 1887 se trasladó a La Plata junto a Mariana Errecalde, su esposa. Se recibió de abogado en 1902, lo que fue la posibilidad de comenzar una carrera como funcionario público. Hasta muy entrado el siglo XX cualquier personar que obtuviera un título en la Universidad, tenía mayores posibilidades de desarrollar una carrera sin altibajos dentro de cualquier organismo público que lograr ser exitoso en la actividad profesional privada[203]:

> "...Banquete al Dr. Gambier.–Ha sido fijado para el 8 del entrante el banquete con que los amigos del doctor Agustin B. Gambier lo obsequiarán festejando la feliz terminación de su carrera. El banquete, que será servido por la acreditada casa de Serra, se llevará a cabo en los salones del Palacio Municipal. He aquí el texto de invitación que circula: Los que suscriben tienen en agrado de invitar a V. al banquete con que se obsequiará al señor Agustín B. Gambier, con motivo de la obtención de su diploma de doctor en jurisprudencia, y que se efectuará el jueves 8 de noviembre próximo en los salones de la municipalidad..."[204]

Los rituales de iniciación a los círculos de la "gente distinguida", tienen mucho que ver con la escenificación pública de un conjunto de pequeños triunfos personales, los que no son sino la antesala de los triunfos futuros de un individuo

[200] Bejarano, Manuel, "Inmigración y estructura demográfica de La Plata: 1884-1914". En *Boletín de la dirección de Museos y Lugares Históricos*. Ministerio de Educación. Subsecretaria de Cultura. La Plata, 1967. pp. 34-35.

[201] *El Día, 9 de Enero de 1987*, citado en Diaz, Cesar Luis, *La Plata, Paseos Públicos, Sociabilidad y ocio en la prensa (1882-1900)*, Ediciones Al Margen, La Plata, 2000. pp. 78-79.

[202] *El Tribuno, 13 de Febrero de 1900*, citado en Diaz, Cesar Luis, *La Plata, Paseos Públicos, Sociabilidad y ocio en la prensa (1882-1900)*, Ediciones Al Margen, La Plata, 2000. pp. 78-79.

[203] Monzón, Néstor, op. Cit., pp. 23.

[204] *El Día*, Miércoles 29 de octubre de 1902.

que tiene la deferencia de pertenecer a un estrecho grupo de notables, cuyo ingreso solo está vedado por la falta de talento, fortuna o ambos.[205]

Agustín Gambier contrajo enlace matrimonial con María Ercilia Díaz, que falleció en 1911, fue su yerno Benigno Cipriano Díaz (1861-1904) que había sido vocal del consejo General de Educación y cuñado del gobernador Dr. Raúl Díaz (1891-1946), que a su vez era hermano de Horacio Díaz y de Benigno Díaz, Inspector General de Establecimientos Penales, Inspector General del Censo Permanente y Subdirector General de Identificación Civil y Estadística General. Al mismo tiempo, Raúl Díaz había contraído enlace con Haydée Rosa Pachano (1897-1996), hija de Félix Antonio Pachano, de profesión notario y que fue intendente Municipal entre 1921 y 1922, Diputado Nacional entre 1926 y 1930 y Vocal de la Comisión Administradora del Patronato de menores en 1930.[206]

En 1904, el Dr. Gambier presidió la asamblea que dejó fundado definitivamente el Jockey Club, en el antiguo local de la avenida Monteverde (la actual calle 7), N° 781, "para fomento de la raza caballar".

Fundado el 13 de abril de 1904, el Jockey Club fue una institución perteneciente a las "familias distinguidas" de la sociedad platense. La idea surgió de unos pocos vecinos preocupados por su pasatiempo: el turf. En esa época, el hipódromo estaba administrado por la Comisión de Fomento del Bosque, presidida por Carlos Monsalve.[207]

El primer objetivo de los caballeros que conformaban la Asamblea del Jockey Club fue eliminar la administración que llevaba adelante la Comisión del Fomento del Bosque (que había sido creada a los efectos de aumentar los espacios de sociabilidad de la sociedad platense), porque complicaba el trabajo de la institución recientemente creada y hacia más lentos los procesos de aprobación de obras y actividades. Una vez lograda la constitución de una sola entidad:

> "...la Comisión compuesta por expertos turfman, fue la encargada de escoger el lugar, que debía estar cerca de las vías que unían la ciudad con el Ferrocarril del Sud. Según Dardo Rocha, se construyó el hipódromo porque es conveniente, a pesar de haber otros edificios públicos sin hacer...". [208]

Podríamos aventurarnos a decir que el Jockey Club se encontraba inscripto en la

[205] Cómo lo ejemplifica Veblen, Thorstein, *Teoría de la clase ociosa*, México, FCE, 1951, p. 64-65. Los regalos y las fiestas tuvieron probablemente un origen distinto de la ostentación ingenua, pero adquirieron muy pronto utilidad para este propósito. A través de los cuales se mostraba ante el resto de la sociedad los cánones de representación, a partir del que, un nuevo miembro era aceptado.

[206] De Luca, Rubén Mario, Funcionarios bonaerenses (1810-1950), 1ª ed. Buenos Aires, Dunken, 2008. Las redes familiares dan cuenta de la complejidad que ya había adquirido la sociedad platense para la primera década del Siglo XX. Debo estas relaciones a los comentarios que me realizo Leandro Losada, quien me sugirió profundizar en la investigación de las redes familiares, en tanto estas podrían dar cuenta de una "Alta Sociedad" de funcionarios administrativos.

[207] Monzón, Néstor. Op. Cit. pp. 4.

[208] *Revista del Jockey Club*, 1964.

fundación del "circo de carreras". Ya que no era otra cosa que un organismo creado para potenciar las actividades del hipódromo al mismo tiempo que hacer más fluidas las relaciones de los amantes del turf.

El 19 de febrero de 1906 el Jockey Club adquirió un terreno en la actual calle 7. Tres años después hizo lo propio con un terreno lindero al fondo y con frente a 49. Más tarde se licitó la construcción de la sede con frente a calle 7. Quedando así ubicada en el núcleo de la actividad pública platense, dado que se encontraba enfrente de la estación de trenes y a pocas cuadras de la casa del gobernador y de la legislatura provincial.209

En el primer libro de la institución figura el acta constitutiva redactada de puño y letra de Agustin Gambier. Su principal interés era brindar a la entidad sus mayores esfuerzos para ponerla al nivel de la institución porteña.[210]

Entre las actividades políticas que realizó A. Gambier, se pueden destacar su activa participación política como miembro del Partido Conservador. Fue comisionado Municipal de 1914 a 1916 y más tarde ocupó la intendencia de la ciudad de La Plata en 1917. Senador Provincial por varios períodos, de 1918 a 1920, y de 1923 hasta su fallecimiento. Fue autor de la ley de Minoridad, en mérito de la cual llevan su nombre la escuela 21 de Los Hornos y el Patronato de Menores de Abasto. El entonces Senador presentó un Proyecto que fue aprobado en la Cámara. Una vez puesto en marcha, el gobernador Crotto, el 7 de junio de 1920 decretó la construcción del Patronato de Menores en las tierras fiscales de Abasto, el cual recibió el nombre de Agustín B. Gambier.

Su intensa actividad política lograba conjugarse con el placer que le generaban la crianza y cuidado de caballos de carreras de caballos para competir en los premios que se jugaban en La Plata y Palermo:

> "...Para matar sus ocios de los domingos, había fundado una caballeriza de la que obtuvo varias satisfacciones, algunas de ellas por intermedio de Cabo Cuarto. Gustaba de los caballos y de las carreras, como manifestaciones deportivas, con la inclinación que nace del 'fair play (...)Tenía su stud, al que le dedicaba parte de los claros de su inmensa actividad profesional y pública, y en él hizo cuidar, entre otros, a Cabo Cuarto y a Langosta, que en los tiempos pasados del hipódromo supieron destacarse en las competencias (...) Prolongó el relieve y la rectitud de su actuación pública, labrada al calor de auténticas virtudes ciudadanas, hombría de bien, noble ejercicio de la profesión y actitud preclara para la gestión administrativa y legislativa. Su figura se destacó en la ciudad donde lo rodeaba la estima de sus conciudadanos..."[211]

Por supuesto, que para un caballero que se preciaba de serlo, el placer por

[209] Monzón, Néstor. Op. Cit

[210] *Revista del Jockey Club*, 28/08/ 1976. En junio de 1947, el Jockey Club, que tenía a su cargo la actividad turfística, instituyó en su memoria uno de los clásicos anuales, con el nombre de Agustín B. Gambier.

[211] Trelles, Agustín, "*Árbol Genealógico*", 1995.

las carreras debía ser acompañado por la materialización de un club que pudiera contener a sus participantes habituales:

> "...Agustín B. Gambier fue el gran artífice de la fundación. Fue el que demostró más entusiasmo. El y Farías organizaron la reunión constitutiva del club. 13 días se tardó en organizar la reunión, 13 fue el día, y bajo la advocación de ese fatídico número se creó el Club...". [212]

Para el año del centenario de la República Argentina, A. Gambier y otros encargados del Jockey Club ocuparon varias semanas para realizar una fantástica ceremonia. El 1° de mayo llegó el nuevo gobernador Arias, quien remplazaba a Ignacio Yrigoyen. La fiesta patria se celebró durante varios días, la ciudad se pintó de celeste y blanco, toda la gente llevaba escarapela, algunos llevaban banderas que se vendían a treinta y cincos pesos moneda nacional. El 24 al anochecer, la sociedad platense acompañada de algunos invitados pertenecientes a la sociedad porteña pudieron asistir al hipódromo donde se recreó la batalla de San Lorenzo, Belgrano y la creación de la bandera, hubo espectáculos de fuegos artificiales y una impresionante suelta de globos. El hipódromo estuvo lleno. En su honor, se bautizó a la parada del entonces ferrocarril provincial, ramal a Avellaneda, de 51 y 131 de La Plata con su nombre. También se dio origen al Barrio Gambier, que llegó a poseer mil novecientas tres casas con siete mil quinientos habitantes. Falleció en La Plata el 15 de febrero de 1925, de un síncope cardíaco.[213]

En 1927, el ejecutivo provincial, prohibió el funcionamiento del hipódromo por ley Provincial. Sus mandatarios se preocuparon ya que ésta era una rama esencial del Jockey Club. Por intermedio de los contactos políticos que la entidad mantenía pudieron evitar el cierre. Las carreras de caballos se siguieron disputando, pero durante un tiempo, no pudieron ser públicas. Mantener el lugar de reunión fue uno de los objetivos principales de los miembros del Jockey club. Las salas de billar, esgrima y gimnasia fueron dotadas de los mejores elementos, ya que estos deportes pasaron a ser uno de los pasatiempos de sus socios. La esgrima, se trasladó desde el Club Gimnasia a los salones del Hipódromo, y fueron convocados los mejores especialistas de Europa y de Buenos Aires a dictar clases en los salones del Hipódromo. [214]

5.3. La difícil constitución de la Burocracia Estatal: el nacimiento de los funcionarios en la nueva capital

La velocidad del crecimiento de la ciudad no da cuenta de la complejidad y los problemas que suscitaba la organización administrativa del estado provincial. La organización siempre había sido obstaculizada por la enorme extensión de los partidos. La subdivisión no había sido posible por la escasa densidad poblacional, la

[212] *Revista del Jockey Club*, 13/4/1940.

[213] *Revista "Por los Barrios"*, 30/6/1996.

[214] *La Plata, Una obra de Arte*. 1882-1982. Edición de la Municipalidad de La Plata. 1982.

ausencia de centros urbanos y las distancias considerables. El desarrollo lento de los medios de transporte y los caminos acompañados por los problemas generados por las lluvias hacían que las distancias que separaban a las principales ciudades de la campaña de su centro administrativo fueran un obstáculo constante.[215]

Cuando se fundó la ciudad de La Plata, funcionaba con jurisdicción en todo el partido la Municipalidad de Ensenada. Las primeras autoridades de la ciudad fueron creadas, de acuerdo con un proyecto del poder ejecutivo, del 28 de marzo de 1882, por ley del 9 de agosto del mismo año. La ley disponía que en el municipio habría un juez de paz y un escribiente; dos subcomisarios de policía, cuatro oficiales y veinticinco gendarmes, a las ordenes inmediatas del juez, quien entendería en todas las cuestiones provenientes a la edificación, que no fuesen relativas a los contratos. De las sentencias entendería en apelación un Juri compuesto del juez de paz del partido, un vocal del departamento de Ingenieros y un miembro de la comisión de obras Públicas que fuese designado con acuerdo del senado.[216]

El 18 de agosto, el Poder ejecutivo creó el juzgado, a cargo de Carlos A. Fajardo[217]. El juzgado se instaló en la calle 1 entre 36 y 37 (en esos momento Tolosa). En el mismo decreto se nombró escribiente a Joaquín Bernal (hijo), quien era corresponsal de El Correo Español de Buenos Aires y como tal fue el primero en La Plata de un diario porteño. También quedó organizada la policía, compuesta por los subcomisarios José María Bengolea y Joaquín Bernal (padre), el oficial Miguel Villanueva y veinticinco gendarmes nombrados por el Juez de paz.[218] La instalación de esas autoridades fue el 21 de septiembre de 1882.[219] La Policía con equipo completo, tuvo un presupuesto

[215] Las líneas de continuidad con este problema pueden encontrarse en Gelmán Jorge, *Un funcionario en busca de un Estado, Pedro Andrés García y la cuestión agraria bonaerense*, 1810-1822, Quilmes, UNQUI, 1997 y en un trabajo más reciente que forma parte de un proyecto de investigación en el que partiendo de estudios de casos (Dolores, Chascomús, San Nicolás, Magdalena) intenta verificar la acción del Departamento Topográfico y las Comisiones de solares en las primeras décadas de la etapa posrevolucionaria, cfr. Aliata, Fernando, "La acción del departamento topográfico y las Cosiones de Solares en la consolidación de los poblados bonaerenses, Dolores entre 1831 y 1838", en Batticuore, Graciela; Gallo, Klaus; Myers, Jorge, Compiladores, *Resonancias románticas, Ensayos sobre historia de la cultura argentina (1820-1890)*, 1ª ed., Buenos Aires: Eudeba, 2005. De hecho la cuestión parece haber sido una constante, por lo menos hasta 1905, en donde pueden explorarse problemas en torno a la propiedad y las expropiaciones por parte de ejecutivo provincial en los expedientes judiciales que se encuentran en el Archivo histórico Judicial de lo contencioso administrativo.

[216] Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires, sección Legislatura, Cámara de senadores, año 1882, legajo 3, expediente número 36; Registro Oficial de la provincia de Buenos Aires, año 1882, página 661.

[217] El escribano Fajardo de origen Uruguayo vivió desde los albores de su juventud los avatares propios del periodismo y la política de su tierra natal. Desde su bautismo de fuego, en el sitio de Montevideo, hasta las batallas de Pavón y Cepeda, como ayudante del general Mitre, alcanzo distintos grados y responsabilidades militares. Su vinculación personal con el doctor Dardo Rocha le atrajo a La Plata la nueva capital, el fundador lo incorporo a la vida activa de la ciudad cuando se crearon las primeras autoridades especiales por la ley del 9 de agosto de 1882, con el objeto de atender los aspectos judiciales y policiales de la jurisdicción territorial. Desde entonces actúo en La Plata alternando su tiempo en sus trabajos de notario, también en el naciente municipio, y en su producción literaria, entre las cuales se destaco su libro "Reminiscencia".

[218] Ibid., Sección Ministerio de Gobierno, libro 11, p. 67.

[219] Ibid., Año 1882, expediente número 516.

de cincuenta y seis mil setescientos sesenta y cinco pesos.[220] El 27 de septiembre de 1883 se dispuso que un comisario inspector, al frente del personal necesario, tuviese asiento en la ciudad.[221]

Para cobrar el impuesto de abasto, el 27 de diciembre, a solicitud del juez de paz, se nombró juez de corrales, dependiente de la dirección de rentas hasta que se organizase la Municipalidad, a Ramón de Udaeta, y se prohibió carnear hacienda en el Municipio sin permiso de ese funcionario.[222]

La asistencia médica data de 1883. El 6 de marzo de ese año fue nombrado médico de policía el doctor Celestino Arce, quien debía prestar servicio en la ciudad y todo el partido y asistir gratis a los pobres, con remuneración de mil quinientos pesos mensuales.[223]

Desde el 22 de noviembre de 1883 existía un inspector municipal a sueldo, dado que el anterior, Aniceto Martínez, había estado en carácter de honorario. Ese inspector tenía por funciones, dado que aún no se habían conformado las autoridades comunales, percibir los impuestos municipales, pero por decreto del 14 de febrero de 1884 se constituyó el primer gobierno municipal, a cargo de una comisión formada por: Pedro Benoit, Juan B. Médici, Joaquín Lopez Osornio, José Arce, Ramón Maldonado, Juan José Lanusse, Pedro Landín y Baldomero Márquez, bajo la presidencia de Bernardo Calderón. Las funciones de esa comisión consistían en el cuidado de la higiene y de las vías públicas. Debían además consultar previamente al poder ejecutivo, de quien dependían, sobre las ordenanzas de carácter general que dictasen.[224]

Esta Comisión Municipal fue ampliando sus funciones y dejó de ser una vigiladora de las vías públicas y cuidadora de la higiene, dado que por decreto del 14 de mayo de 1884 se le delegaron las funciones que le estaban encomendadas al juez de paz. El 31 de julio se hizo cargo de la vigilancia de las construcciones de los particulares y el 15 de septiembre se le delegaron las funciones que cumplía la comisión de plazas.[225]

Para nombrar la Comisión Municipal el Poder Ejecutivo invocaba, como lo declaró en el decreto del 19 de agosto de 1884, a la Ley Orgánica de la Provincia de 1873, que de acuerdo con la constitución de la provincia de ese año, se encontraba vigente, pues la ley orgánica de Municipalidades, sancionada por la legislatura en 1882, había sido vetada y no volvió a tratarse. Como no se declaraba, expresamente, en esa ley la forma de elegir las municipalidades, el Poder Ejecutivo hacía directamente los nombramientos.[226]

En esa situación se mantuvo el gobierno comunal hasta que, dictada la ley

[220] Ibid.

[221] Registro oficial de la provincia de Buenos Aires, año 1883, p. 626.

[222] Archivo Histórico de la provincia de Buenos Aires. Sección Ministerio de gobierno año 1882, expediente número 634.

[223] Ibid., año 1883, p. 381

[224] Ibid., años 1883 y 1884 pp. 691 y 334 respectivamente.

[225] Ibid., años 1883 y 1884 pp. 513 y 482 respectivamente.

[226] Ibid. año 1884 y 1885. Pp. 655 y 1049 respectivamente.

orgánica del 16 de marzo de 1886, y el decreto reglamentario del 18, se dio por primera vez al Municipio la posibilidad del gobierno propio.[227] A los efectos de la representación comunal, el Municipio fue dividido en cuatro secciones electorales, que elegían diez municipales, correspondiendo esa división a los juzgados de paz que se habían establecido de acuerdo con la ley del 17 de septiembre de 1885 y el decreto reglamentario del 14 de diciembre de ese año.

Realizadas las elecciones, una sorpresa aguardaba al vecindario. La municipalidad no pudo constituirse el 1 de Julio, fecha fijada por el decreto reglamentario de la ley, lo que dio motivo al Poder Ejecutivo para intervenir y volver a designar un comisionado.[228] Entretanto, la Convención Constituyente de la provincia, instalada el 1 de octubre de 1882 en San José de Flores, se había traslado a La Plata, donde dicto la Constitución que fue sancionada el 21 de octubre de 1889 y jurada el 1 de noviembre. De acuerdo con esa constitución, se dictó la Ley Orgánica de Municipalidades el 28 de octubre de 1889, y con arreglo a élla, el 30 de noviembre se tuvieron las primeras elecciones que dieron como ganador a Marcos J. Lavalle. La segunda que tuvo como intendente a Miguel Goyena, cayó al producirse la revolución de 1893.[229]

Un conflicto de orden institucional mantuvo acéfala a la Municipalidad durante diecisiete años, hasta que en 1919 se inició la serie de intendentes elegidos por votación. Hasta ese año fue el Poder Ejecutivo Provincial el encargado de designar a los funcionarios al mando de la ciudad de La Plata.

En 1932 el poeta Arturo Capdevilla, en una obra para el cincuentenario de La Plata se lamentaba de los problemas que tenía la administración del Estado para que sus funcionarios habitaran la ciudad de La Plata.[230] Este lamento no tenía nada de novedoso, y había dado lugar a una ley que establecía la obligatoriedad de los empleados públicos de residir en la Ciudad de La Plata. Distintos viajeros que visitaron la ciudad entre 1882 y 1916 daban cuenta de que uno de los problemas de la administración pública residía en la calidad de funcionarios viajeros que tenían los empleados públicos, que vivían en la Ciudad de Buenos Aires y se trasladaban a La Plata en tren por las mañanas para volver a sus casas por la tarde. Incluso la reglamentación de la ley de residencia, había sido burlada y los funcionarios alquilaban o amueblaban inmuebles en la ciudad para cumplir con la norma, la acataban, sin embargo, estaban lejos de desear cumplirla.[231]

[227] Ibid., año 1886, pp. 557-578.

[228] Ibid., pp. 788-1071.

[229] Ibid. año 1890 p. 566.

[230] Capdevilla Arturo, *Loores Platenses*. Op. Cit.

[231] Registro oficial de la provincia de Buenos Aires, año 1883, página 10. Entre los obligados a residir estaban los que alquilaban, quienes por ley del 2 de octubre de 1885, fueron librados de esa obligación. Ver por ejemplo Coni, R. Emilio, *Reseña estadística y descriptiva de La Plata, La Plata. 1885.* Escardo Florencio, *La Plata a vuelo de pájaro*, Montevideo, 1886. Corvetto Conde de P.M., Notes de voyage, premiére série, La Plata, Buenos Aires, 1886. Estrada, Santiago, La Plata, Buenos Aires, 1886. De de Corvetto, Escardó y Estrada se ha ocupado Arrieta, Rafael Alberto, La ciudad de La Plata y tres de sus primeros cronistas, en La Prensa del 13 de Noviembre de 1932. Child Théodore, Les republiques hispano-américaines. Paris, Copyrigth 1891.

5.4. La "gente distinguida" materializa su sociabilidad: plazas y parques

Esta hermosa e higiénica ciudad ostenta *orgullosa espléndidos edificios públicos….Hermosos parques y paseos embellecen la ciudad, en los que se levantan severos monumentos para perpetuar la memoria y el recuerdo de sus esclarecidos hijos, como el erigido a la Primera Junta en la plaza de su nombre, y a los beneméritos patricios doctores Bernardino Rivadavia y Mariano moreno en las plazas que llevan sus nombres. Tiene alumbrado eléctrico y a gas, aguas corrientes, servicio de cloacas, teléfono, etc. Varias líneas de tramways la unen con los centros de la población más apartado, y pronto se unirá con Capital Federal, por medio del tramway eléctrico que llega ya a Berazategui; y finalmente en la ciudad de la Plata se disfruta de todo el confort y comodidades que ofrecen la civilización y el progreso.*[232] Así iniciaba su descripción de la ciudad de la Plata Luis D. Rodriguez en el año 1908 en un libro destinado a publicitar la República Argentina ante los inversores del mundo.

En 1904, la ciudad de las diagonales, con su forma de damero aún tenía espacios vacíos ocupados por casillas, donde habitan miles de obreros y algunos empleados administrativos, cuya radicación seguía siendo un problema a resolver para dotar de jerarquía a la ciudad. Los terrenos baldíos se vendían a bajo costo y esto fue un estimulo para aumentar la población. En esa situación era más fácil edificar que poblar. En estos años de sueños de progreso y transición, ya había gran cantidad de teatros y se le comenzaba a dar un nuevo impulso al hipódromo bajo la conducción del recién constituido Jockey Club.

En 1946 un miembro de la alta sociedad platense, recuerda sus años de juventud, sin poder ocultar la nostalgia por un tiempo ya extinguido:

> "…La sociedad platense es como la High Life, por el lujo y el comfort de los pobladores. Veía caminar a la gente con galera alta y guantes. Los paseos del bosque, la avenida Iraola estaba llena de carruajes, familias como Lavié, Saldías, Dillon, Durañona, Barros, González, Ávila, Lagos, Quiroga, García, Quirno, Echague, Lecot, Risso Patrón y Gambier, se paseaban constantemente…".[233]

Los hábitos refinados y la exteriorización de sensibilidades metropolitanas, cobran entidad física a partir de su materialización en espacios de sociabilidad. Fastuosos edificios públicos estuvieron desde sus inicios en la impronta de la fundación de La Plata. Todos los observadores extranjeros que visitaron la ciudad entre 1882 y 1912

El mismo Sarmiento que visitó la ciudad durante su fundación y dos años más tarde, y que se encontraba asombrado con la velocidad de la urbanización, comentaba con alarma el problema de la ausencia de una administración consecuente con el tamaño de las obras que se estaban llevando a cabo y la constitución de la sociedad que se intentaba establecer.

[232] Rodriguez, Luid D. *La Argentina en 1912*. Compañía Sud-Americana de Billete de Banco. Buenos Aires. 1912. pp. 146-147. El autor fue Inspector de Sucursales del Banco Hipotecario Nacional.

[233] Revista del Jockey Club, 1946.

hacían mención a dos temas: por un lado, la magnificencia de sus edificios públicos, de sus plazas y de sus anchas calles embellecidas por una arboleda de características tropicales; por el otro, llamaba la atención la ausencia de pobladores que pudieran disfrutar de una urbanización moderna.[234] Sin embargo, es preciso pensar en aquellos espacios menos obvios y de menor visibilidad espacial, precisamente por lo cotidiano de su presencia y mayor acceso a la población: las plazas y los parques.

Hacia 1904 por iniciativa del gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Ignacio Irigoyen, se creó una comisión con el objetivo de llevar adelante los proyectos de un Paseo que llevaría el nombre de Paseo del Bosque y de un jardín Zoológico[235], la idea que debían materializar era la inauguración, para finales de ese año, así lo comunicaba el principal diario de la ciudad:

> "...Hoy jueves 8 de diciembre de 1904 se inaugura oficialmente el lago. Puede decirse que nuestro mundo elegante lo ha inaugurado ya hace días, y consagró la inauguración por movimiento espontáneo de atractiva simpatía en la tarde de ayer. Muchas familias recorrieron los caminitos que circundan la masa líquida en que se reflejan poéticamente los árboles vecinos. La curiosidad se reflejaba en tantos ojos bellísimos que miraban y remiraban los preparativos de la inauguración oficial. Iluminados espléndidamente los contornos del lago, luciendo el gran arco de entrada al bosque el millar de lamparitas recién colocado, salpicados los alrededores de la nueva obra de embellecimiento con muchos atractivos que más la adornan. Todo se ha tenido en cuenta para entretener a los grandes y para alegrar a los pequeñuelos. Habrá un restaurante que servirá el Sportsman al que más de veinte familias han solicitado ya mesa para mañana; las dos bandas de música de policía y bomberos tocarán cada noche y vendrá también la de policía de la capital federal..."[236]

El jardín Zoológico abrió sus portones al público, dos años después, el 16 de octubre de 1907, su misión era brindar esparcimiento, instrucción, educación y cultura general. Con él también se inauguraron una cancha de tenis y una de crocket. La entrada se estableció en 0,10 centavos para el público en general y todos los niños hasta 6 años podían ingresar gratis.[237]

Sin embargo, la culminación del Paseo público del lago ocurrió algunos años después. Para dirigir las obras se había designado una comisión Administradora del Bosque, su presidente era el Dr. Pedro Goenaga, las obras se habían ido retrasando por diversos motivos, el del presupuesto fue uno de los más importantes. En julio de 1909 el Sr. Antonio Lanteri Cravetti dirigió una nota a la comisión, en ella explicaba que se habían concluido los estudios para el plan de ensanche y terminación

[234] Barcia, Pedro Luis, Op. Cit.

[235] Katz, Ricardo Santiago. Ciudad de La Plata, su historia, Op. Cit. p.375.

[236] *El Día*, 8 de Diciembre de 1904.

[237] Katz, Ricardo Santiago. Op. Cit.

del paseo. Uno de los argumentos centrales de su explicación resultaba de la enorme concurrencia que el paseo tenía y de que era el único paseo público que la capital de la provincia tenía.[238] El anfiteatro que se proyectó fue objeto de varias remodelaciones, hasta que en la década de 1940 se demolió y fue sustituido por el actual teatro al aire libre que lleva el nombre de "Martín Fierro".

La plaza principal o de la municipalidad recibió el nombre de "Mariano Moreno" a través de una ordenanza municipal de 1901 y fue modificada en su trazado y paisaje en dos oportunidades: una en 1910 que se completaría en 1911 con la colocación de las esculturas que representan las estaciones y la última en 1942 en donde adquirió su actual fisonomía. El año 1901 fue el punto de arranque de la nominación de muchas de las plazas que aún no tenían nombre. Los nombres de algunas de esas plazas fueron modificados durante el primer tercio del siglo XX. También fueron modificando su función y pasaron de ser lugares de destino de servicios de agua o electricidad a ser eventualmente canchas de futbol, a medida que este deporte se afianzó en la ciudad, hasta llegar a ser paseos públicos destinados al ocio.[239]

La plaza más emblemática de la ciudad, la ubicada en el centro político de la provincia de Buenos Aires, se denominó en 1901 "Plaza de la Primera Junta" y allí se colocó un conjunto de esculturas que representaban a los miembros de la Primera Junta de Gobierno. En el año 1912 se instaló una Glorieta o pabellón de música adquirida en Francia en Val d'Osne, la fundición francesa más importante del siglo XIX y de buena parte del XX. Sus obras se reconocen en todos los lugares del mundo: la Plaza de Frankfurt, el Paseo de la Alameda de Valencia, el Central Park de New York, la Plaza de Río de Janeiro, el Jardín Botánico de Buenos Aires. En el año 1913 la plaza recibió su última modificación, las esculturas de la Primera Junta fueron distribuidas por diversas plazas de la ciudad, y pasó a llamarse "Plaza San Martín", en 1912 se emplazó una escultura ecuestre que fue inaugurada el 25 de abril de 1914 y que fue realizada por el escultor francés Henry Emile Allouard. El 26 de abril una crónica del diario *El Día* decía:

> "...El aspecto de la plaza en ese momento era imponente. Una inmensa muchedumbre se agitaba en torno de las tribunas, pugnando por acercarse al monumento como si quisiera demostrar que en actos de esa naturaleza se prescinde de los hombres, ante la visión augusta de la patria. Caído el lienzo surgió ante la mirada del pueblo la figura del héroe, como evocación de la gloria..."[240]

En 1907 la recientemente creada Dirección de Paseos y Jardines dispuso la modificación de la Plaza denominada "Parque Saavedra" ubicada al sudoeste de la ciudad entre las avenidas 66 y calle 68. Así lo expresaba el diario *El Argentino*:

[238] Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires expediente año 1909. Ministerio de Obras Públicas letra C N° 310 Proyecto de Ampliación del Bosque.

[239] Abrodos, Roberto G., *Apuntes sobre espacios platenses. Ciudad de la Plata. Provincia de Buenos Aires*. 1ª ed. La Plata: el autor, 2012. pp.69–73

[240] *El Día*, 26 de Abril de 1914.

"...La Dirección de Paseos y Jardines ha dado gran impulso en estos últimos días a los trabajos en pro del embellecimiento de esta ciudad. El parque del sudoeste se ha dado comienzo a la plantación del laberinto de ligustrina, donde podrán circular cómodamente más de 500 visitantes, extraviándose en los tortuosos senderos enarenados. Una vez terminada la plantación del laberinto se hará trazado de las calles y macizos que formaran el parque. Se proyecta también, como complemento de esta obra, el empedrado de la calle 64 de 12 a 14, y el de esta última hasta el hospital de Niños. Hasta tanto se lleven a cabo las mejoras, se arreglarán dichas calles con la máquina Champion. En el ángulo sudoeste del parque se construirá un lago, aprovechando un declive natural del terreno, ese se alimentará con las aguas de un pozo ubicado en dicho paseo. En el centro del lago se formará una plataforma, sostenida por los troncos de sauces, plantados ex profeso. Dará acceso a la plataforma un puente rústico, cuyas pilastras serán de sauces vivos..."[241]

El "Parque Saavedra" había sido desde 1885 el lugar en donde estaba emplazada una de las plantas de bombeo de agua que suministraba de ese servicio a esa zona de la ciudad. Llegando a suministrar con agua a 1504 casas instaladas en sus alrededores.

Los preparativos para la conmemoración del primer centenario de la República, fueron la punta de lanza para la transformación de las plazas y los parques de la ciudad. En cierto sentido, se reproducen en La Plata los mecanismos que Lilia Bertoni estudio para la ciudad de Buenos Aires y que formaban parte de la construcción de una sensibilidad patriótica- nacionalista extendida, en donde la nominación de plazas y parques con los nombres de un panteón de héroes nacionales, con sus consecuentes actos conmemorativos, fue una parte consustancial de la construcción del Estado.[242]

En 1908 el diario El Argentino decía:

"...se ha mandado confeccionar las verjas que deben rodear el monumento levantado en el centro de esta plaza. Tan pronto como esté lista será colocada dándose con ello por terminados los trabajos a cargo de la municipalidad. Sólo resta que la Comisión Pro-monumento a Italia gestione de los poderes públicos de la nación la terminación del monumento encargado al arsenal de guerra donde se hallan los modelos listos para la fundición. En el verano próximo se inaugurarán las reuniones semanales en dicha plaza con el concurso de la banda de la policía, para lo cual se ha logrado del ministerio de Obras públicas la colocación de 16 focos de luz eléctrica dentro del perímetro de la plaza con estos focos se colocarán de aquí a breves días y en postes de madera hasta tanto el material de adornos igual al de las demás plazas y que se espera dentro de poco de Europa..."[243]

La idea del monumento a los italianos surgió a finales del siglo XIX. Para 1900 se instaló una réplica de la columna de Trafalgar Square de Londres, así lo retrataba

[241] *El Argentino*, 14 de Octubre de 1907.

[242] Bertoni, Lilia Ana, *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas...* Op. Cit. Conclusiones.

[243] *El Argentino*, 30 de septiembre de 1908, citado en Abrodos, Roberto G. Op. Cit. pp 92-93.

un cronista de *El Día: El estampido de 100 bombas anunció ayer por la tarde el feliz coronamiento de la columna de granito levantada de estilo corintio en la plaza Italia(...) numeroso público presenció la ascensión del capitel, última piedra del monumento, que al ser asentado sobre la columna provocó la ovación de todos los concurrentes. Falta ahora el águila de bronce, que será hecha en el arsenal de guerra una vez que el modelo esté concluido.*[244] El águila de bronce con las banderas de Argentina e Italia se terminará de colocar en 1917.

Las plazas y los parques se encontraban presentes en los planos originales de la fundación de La Plata. En este capítulo hemos visto el largo proceso de constitución de estos espacios adquiriendo una función pública moderna y dotándose de hábitos metropolitanos que si bien estaban en la ciudad planificada, no fueron el resultado inmediato de la planificación, sino el producto de los cambios que el siglo XX trajo aparejados.[245]

[244] *El Día*, 8 de noviembre de 1900, citado en El Día, 8 de Noviembre de 1950, Citado en Abrodos, Roberto G. Op. Cit.

[245] Ver Gorelik, Adrian, *La grilla y el parque...*, Op. Cit. Primera Parte, cap. 3 y Segunda Parte Cap. 1.2.

EPÍLOGO

Ciudades planificadas en perspectiva comparada

Las ciudades planeadas son pensadas para constituirse en símbolos de innovaciones audaces en el campo del diseño urbano, lejos del caos que representan las ciudades a las que intentan desplazar. Sin embargo, al menos en la medida en que los retrasos, la escasez de dinero y las quejas del público son harina del mismo costal, las ciudades inventadas suelen sufrir de las mismas dolencias: la construcción caótica y el escepticismo popular. Peor aún, incluso si las ciudades son finalmente completadas (muchas no lo son), es inevitable que no cumplan con las expectativas de sus creadores, y menos con los de los primeros habitantes que se arriesgaron en la travesía: el desarrollo que se supone deben promover no llega nunca, las primeras imágenes que se publicitaban del proyecto, de pronto pierden relevancia, y, siglos después, esas mismas imágenes conservan un aire artificial que, sin buscarlo siguen obstaculizando su crecimiento, cuando no su legitimidad ante el Estado que las vio nacer, sus gobernantes, o lo que suele ser más doloroso, ante sus propios habitantes.[246]

Las ciudades planificadas, corren el peligro de quedarse en el plano, y transformarse en ciudades de papel. Para los que sueñan con nuevas ciudades, el tiempo suele ser el primer problema. Demostrar que un proyecto puede imponerse a la naturaleza, siempre es un desafío que conlleva esfuerzos compartidos y una planificación y administración organizada del tiempo. Muchos proyectos estatales demasiado grandiosos, se afanan por demostrar en poco tiempo las posibilidades de su concreción. Muchas de las ciudades inventadas han sido grandes proyectos que deben construirse con velocidad. Para ello se suelen malgastar energías y dinero en mostrar rápidamente el desarrollo de edificios públicos, las vías de transporte, y de una sociedad para esas capitales, aunque esto último tampoco sea prueba de que las espere un futuro promisorio.

Un gran número de capitales de Estados son ciudades pensadas, planificadas a lo largo del Siglo XVIII, XIX y XX: San Petersburgo (Rusia), Washington D. C. (Estados

[246] Jacobs, Jane, *The Death and Life of Great American Cities,* with a new foreword by the author. Modern Library ed. New York, Modern Library, 1993.

Unidos de América), Canberra (Australia), Brasília (Brasil), Nueva Delhi (India), Abuya (Nigeria), Islamabad (Pakistán) o Belmopan (Belice). Otras ciudades, menos conocidas, por no ser capitales del Estados Nacionales, representan ejemplos de ciudades creadas por la acción del modernismo y el progreso: La Plata (Provincia Buenos Aires, Argentina), Riobamba (Provincia de Chimborazo, Ecuador), Yegros (Departamento de Caazapa, Paraguay), Cancún y Zihuatanejo en México, Santa Tecla en El Salvador, Aranjuez, La Carolina o Tres Cantos en España o Ciudad Guayana en Venezuela.[247]

En términos históricos, los retrasos de las ciudades del Siglo XIX son insignificantes cuando los comparamos con las ciudades creadas en el Siglo XX. Para el caso de la Ciudad de La Plata el proyecto fue lanzado en 1880, y sigue siendo, un ejemplo respecto de la velocidad con la que se llevó a cabo. La resolución sobre el lugar en el que se construiría la nueva capital, no tuvo mayores inconvenientes, ya que quedaba claro que debía estar próxima a la ciudad de Buenos Aires dado que todos sus funcionarios públicos eran porteños. Si tenemos presente el caso de Canberra en Australia, los Estados de Australia pasaron nueve años discutiendo sobre la ubicación de Canberra, a pesar de la estipulación en su Constitución de que la capital tenía que hallarse en un radio de 100 kilómetros de Sydney, en el Estado de Nueva Gales del Sur, lo que hacía que la elección fuese reducida. El cambio del distrito de Nueva Gales del Sur (NSW), de área rural a capital nacional comenzó con una serie de debates en torno al federalismo a finales del Siglo XIX. Siguió una larga disputa, sobre si Sídney o Melbourne debería ser la capital nacional. Canberra fue escogida en 1908, como resultado del estudio realizado por el gobierno, a través del

[247] Crf. Branch, Melville C., "Delusions and Diffusions of City Planning in the United States"; *Management Science*, Vol.16, No 12, Apliccation Series, urban Issues (Au., 1970), pp B714-B732, INFORMS, http://jstor.org/stable/2628267. Clavel, Pierre, "Planners and Citizen Board: Some Applications of Social Theory to the Problem of Plan Implementation" *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 34 (may 1968)), pp 130-139. La necesidad de planificar ciudades deviene de cierto criterio de dominar el espacio y controlar la sociedad. Estos criterios estuvieron presentes durante la conformación de los Estados-Nacionales. Es así como muchos Estados se han dedicado a mover sus capitales desde los bulliciosos espacios en donde se encuentran hacia los remansos rurales. Las nuevas sedes de estos gobiernos suelen sufrir frecuentes inconvenientes con las obras de infraestructura básica (electricidad, gas y agua). Suele no existir un plan general para la urbanización, y las primeras experiencias deben pasar por las tormentas de polvo, fuertes vientos y gélidos inviernos. Todos los creadores de ciudades planificadas suelen hacer predicciones de que la población se duplicará en muy poco tiempo, atraídas por las nuevas posibilidades de crecimiento. Estas mismas predicciones esperan que los beneficios fiscales y servicios similares tengan la capacidad de inducir a los inversionistas privados a pagar por el desarrollo de las ciudades planeadas, las cuales tendrán el objetivo de constituirse en polos de desarrollo y modernización. Uno de los mayores inconvenientes suele estar en que, como normalidad, los gobiernos, no suelen ser claros con lo que costara el proyecto terminado. Todo proyecto de fundación de algo nuevo, tiene en su código genético, la ilusión de reemplazar lo existente y en funcionamiento, en un nuevo espacio y con nuevos seres humanos. La invención de ciudades nuevas, como todo acto de creación, surge de la amalgama entre lo nuevo que está naciendo y lo viejo que se resiste a morir. Y como suele ocurrir con casi todas las invenciones, que se plasman en las discusiones primero, en el papel luego y a posteriori deben sufrir al fuego de la acción concreta, en sus inicios las voces de reclamo de la opinión pública suelen elevarse por encima del optimismo de lo que vendrá. Para colmo de males, los momentos de mudanza, que suelen ser la mayor causa de estrés para cualquier individuo u organización, suelen constituirse como verdaderas profecías autocumplidas. En algunos casos, las embajadas de otros Estados se resisten a movilizase hacía la nueva ciudad, en otros son las empresas que detentan el control de los medios de comunicación, las que se resisten, hasta tanto no se les den algunas garantías de que la aventura tiene algún futuro que no implique perdidas onerosas.

agrimensor Charles Scrivener. Tuvieron que pasar diecisiete años para construir un edificio adecuado para el Parlamento australiano en Canberra.

Los primeros brasileños que pensaron en una nueva capital, lo hicieron en 1789: El nombre de Brasilia fue sugerido por primera vez en 1822, pero la construcción no comenzó hasta 1956. Brasil pasó por no menos de tres constituciones, en 1891, 1934 y 1946, en cada una se consagraba el concepto de una nueva capital. Antes de concretarse, estuvo presente en el pensamiento y la Constitución de Brasil. El arquitecto Lúcio Costa ganó el concurso para el diseño de la ciudad y fue su principal urbanista. Oscar Niemeyer (también por concurso), amigo cercano de Costa, fue el principal arquitecto de la mayoría de los edificios públicos y Roberto Burle Marx el diseñador del paisaje. Durante más de mil días, unos sesenta mil trabajadores tomaron la región deshabitada del estado de Goiás y dieron forma a una ciudad atípica que necesitó la construcción de un lago artificial, él Paranoá para incrementar la humedad de una zona casi desértica. Incluso después de ponerse en marcha la construcción de la diseñada capital, los retrasos fueron muchos y variados. Fue el presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira quien empujó el trabajo durante su mandato a través de una oficina destinada a llevar adelante las obras, entre 1956 y 1960, porque sabía que cualquier sucesor estaría tentado a abandonar el proyecto, a menos que se encontrara ante un hecho consumado.[248]

Incluso si pensáramos en la capital de los Estados Unidos los retrasos estuvieron a la orden del día en Washington. El presidente y el Congreso esperaron durante diez años en Filadelfia por la Casa Blanca y el Capitolio para ser construido, sólo para ver a los dos edificios destruidos por los británicos durante la guerra de 1812 (forzando al Congreso a reunirse en una posada desvencijada llamada Hotel Blodgett). En una fecha tan tardía como 1850, los terrenos retirados de la Avenida Delaware seguían siendo un pantano sin escurrir. La realización del plan comenzó con gran lentitud; a tal punto que los viajeros que la visitaban la habían apodado con epítetos como "La ciudad de las distancias magníficas" y "la ciudad de las intenciones magníficas". En 1842, Charles Dickens, no podía salir de su asombro, ante una ciudad que parecía que nunca se terminaría, seguía siendo tan solo una obra demasiado amplia: *Leave a brickfield without the bricks in all the central places where a street might be expected; and that's Washington.*[249] La Catedral Nacional, que aparecía en los planos originales del Siglo XVIII, tuvo que esperar hasta 1991 para ser terminada. En Canberra, el gobierno federal fue transferido el día 9 de mayo

[248] Cfr, Anjos R. S. A., *Modelagem dos procesos espaciais formadores da dinámica no Distrito federal do Brasil*, tese de doutorado defendida na escola politécnica, USP, Sao Paulo, 1996. Epstein, D., *Brasília, Plan and Reality*, Berkeley, University of California Press, 1973. Holson, J., *A cidade modernista: uma crítica de Brasília.* Sao Paulo, Comphania das letras, 1993. Théry, Hervé, De la capitale a la métropole?, *Vintieme Siecle. Revue d´histoire*, No. 81 (Jan. Mar., 2004), pp 93–105, Sciense Po University Press, http://jstor.org/stable/3771982. También puede encontrarse importantes referencias en las páginas web de Lúcio Costa y en la fundación Oscar Niemeyer. La primera fase en el desarrollo de las ciudades planeadas suele ser la construcción de las vías de comunicación para pasar luego a los edificios públicos. Estas obras suelen desarrollarse teniendo en cuenta los mayores adelantos de la técnica y las últimas modas estéticas en cuanto a lo arquitectónico. Todos los desarrollos arquitectónicos se presentan con grandiosidad, de una extraña manera, estos tienen que ser los más grandes existentes, de la provincia, el país, el continente o el mundo.

[249] Morris, A.E.J., *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, (1979) 1984. Cap. 10.

de 1927, con la apertura de la antigua Casa del Parlamento. El primer ministro, Stanley Bruce, días antes oficialmente tomó posesión de la residencia en *The Lodge*. El desarrollo planeado para la ciudad se atrasó significativamente durante la gran depresión en la década de los ´30 y durante la Segunda Guerra Mundial, sin embargo ese fue el momento en que la población creció, al ritmo del aumento de las funciones administrativas para soportar la crisis y la guerra. Algunos proyectos planeados durante ese tiempo, como la creación de catedrales del culto católico y anglicano, nunca fueron completados.[250]

Algunos proyectos de capitales, suelen ser tan artificiosos que, simplemente, son abandonos. La idea de Raúl Alfonsín, de trasladar la capital del país (Buenos Aires) a la Región de Carmen de Patagones en la Patagonia (Viedma) fue rápidamente abandonada por sus sucesores, y de hecho no ha vuelto a ser mencionada. Sin embargo, cuando el anteproyecto se presentó el 15 de abril de 1986 existía cierto consenso en que la capitalización de Buenos Aires en 1880, había atraído serias y graves perturbaciones al desarrollo general de la República Argentina, convirtiendo a Buenos Aires en una desmesurada megalópolis.[251]

En cuanto a La Plata, el dinero fue siempre un problema y no es de extrañar, ya que los gobiernos, a diferencia de los inversionistas privados, no pueden desarrollar sus planes para beneficiarse de sus edificios (al menos no directamente). La derrota de su fundador (Dardo Rocha) en las elecciones presidenciales de 1886 y la posterior crisis financiera y revolución política de 1890, pusieron un freno a las obras de la nueva ciudad.

El estallido de la primera guerra mundial desvió la mayor parte del dinero

[250] Cfr. http://www.whitehouse.gov/about; http://memory.loc.gov/ammem/today/oct12.html; http://www.nbm.org/exhibitions-collections/exhibitions/unbuilt-washington.html; Un proyecto virtual plantea a los internautas un paseo por una Washington figurada. Allí uno puede imaginarse que está viajando a Washington, DC, desde el norte de Virginia. Y al acercarse al río Potomac, se ven los altos y escarpados, de aspecto medieval, las torres de la Ulysses S. Grant y el monumento del *Memorial Bridge* que se avecina en el primer plano, y bloqueando la vista, un poco más allá la alameda nacional. Al llegar al final del puente, se puede observar claramente una enorme pirámide que se construyó en honor a Abraham Lincoln. Acercándose hacia uno de los lados de la pirámide, nos encontramos con una extraña estructura, en forma de pagoda dedicada a George Washington, un diseño que fue ejecutado tras un obelisco había estado durante décadas sin terminar. Alrededor de estos monumentos, y pasando por caminos informales que serpentean a través de densos bosques, los cuales ayudan a filtrar el ruido de dos carreteras elevadas a lo largo de cada lado de la alameda. Apenas visible en la distancia está el Capitolio, una estructura digna pero modesta que se ve más bien como un edificio de aulas en una universidad de artes liberales, coronado por una cúpula pequeña. Sin edificar de Washington revela el Washington que podría haber sido mediante la presentación de proyectos de diseño arquitectónico y urbano que se han propuesto, pero, por razones muy variadas, nunca se han ejecutado. Tales proyectos a menudo ejerce una profunda influencia en lo que fue construido y pueden ofrecer lecciones que informan a los debates en curso sobre el diseño y desarrollo de Washington y otras ciudades. ¿Cuáles fueron los motivos, los supuestos y las tendencias culturales que subyacen a estas propuestas? ¿Por qué no se dio cuenta de estos diseños? ¿Cuál fue su impacto en los proyectos que se terminaron? El carácter físico de Washington, DC, que damos por sentado hoy en día es el único resultado de innumerables decisiones, debates, éxitos, fracasos, reconsideraciones, oportunidades perdidas y golpes de suerte. Para los turistas y residentes por igual, grandes monumentos de la ciudad parecen tan apropiados, que no es posible imaginarlos de otra forma; la manera en la que se encuentran actualmente, es la manera correcta, es difícil imaginar que podrían haber sido completamente diferentes. Pero nada en el entorno construido de Washington (o en cualquier otra ciudad, para el caso) está predestinado.

[251] Roulet, Elva, *La Nueva capital*, Presidencia del Honorable Senado de la Provincia de Buenos Aires, Departamento Impresiones de la Dirección de Servicios Generales del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires, junio de 1987.

destinado a Canberra, y forzó al comité de supervisión de la construcción a reducir el proyecto a la mitad para compensar la reducción del presupuesto. Walter Burley Griffin, el diseñador estadounidense, renunció en protesta. Estaba siguiendo el ejemplo de Pierre Charles L'Enfant, arquitecto francés que diseño Washington, a quien el propio George Washington le rechazó el proyecto en 1792 por negarse a moderar un plan que parecía demasiado extravagante.

Los planificadores de ciudades, como los particulares que construyen sus casas, nunca han tenido demasiado éxito en controlar los costos: el costo de la construcción de Belmopan, la capital modesta del pequeño estado centroamericano de Belice, costó más de cuatro veces la estimación inicial, y tardo casi diez años en construirse (entre 1962 y 1973).[252]

Los excesivos gastos y los problemas de diseñadores y planificadores que no conocen el espacio donde sus obras serán construidas, suelen ser la mayor fuente de retrasos y fracasos. Burley Griffin logró que su diseño de la nueva capital de Australia ganara desde la lejana ciudad de Chicago (el primero de enero de 1910), con un proyecto que el gobierno australiano pudiera aplicar de manera práctica, fuertemente influenciado por el movimiento *Garden City*. El mismo consistió en un conjunto de pinturas al óleo, con una panorámica de las instalaciones de los principales edificios públicos, una hoja informativa sobre el clima y la geología, doce páginas de instrucciones y dos mapas de contorno en los cuales esbozaba la propuesta. El segundo premio fue para Eliel Saarinen, un arquitecto finlandés, que era igualmente ignorante del contexto australiano. De hecho, ninguno de ellos conocía Australia. Cuando Burley Griffin, finalmente, tuvo que viajar a Canberra para supervisar la construcción, pasó dos años ajustando su proyecto a la realidad del espacio donde debía erigir la nueva capital.[253]

Burley Griffin pudo adaptar su proyecto a la realidad con la que se encontró. No corrieron la misma suerte los diseñadores estadounidenses de Belmopan, (que no se movieron de la capital), aunque ásta se encontraba destruida por el Huracán que la azoto el 31 de octubre de 1961 (Ciudad de Belice), en parte para escapar de los huracanes de la costa de Belice, en parte para desarrollar su trabajo en un lugar menos inhóspito. Elaboraron planes de vivienda que, lamentablemente, omitieron considerar la ferocidad de las tormentas tropicales de Belice, y obligaron a los primeros habitantes a pasar la temporada de lluvias en situación de emergencia habitacional por las inundaciones y los destrozos. Tampoco, se les ocurrió prever el transporte público, dado que supusieron que los trabajadores podrían dirigirse en sus automóviles demorando no menos de una media hora desde sus viviendas económicas a la zona industrial. También se les ocurrió incluir un parque ornamental en una ciudad ya rodeada por la selva.[254]

Sin embargo, conocer el lugar y/o ser un nativo, tampoco parecen asegurar

[252] Kearns, Kevin C., "Belmopan: Perpective on a New Capital", *The Geographical Review*, Vol.63, No. 2 (Apr., 1973), pp. 147–169 , American Geographical Society, http:// jsotr.org/stable/21349.

[253] Hardoy, Jorge E., *The Planning of New Capital Cities*, Moscú, 1962, Trabajo presentado en el Simposio para la planificación y desarrollo de nuevas poblaciones.

[254] Kearns, Kevin C., op.cit.

la racionalidad de las decisiones: el propio George Washington ayudó a elegir un espacio con problemas de humedad, situación que aún persiste. Una de las historias que suelen contarse, narra que Abigail ,la esposa de John Adams (el primer presidente en ocupar la Casa Blanca), en represalia por padecer los problemas de humedad, decidió utilizar el espacio más abierto (la sala de recepción), para secar la ropa interior del presidente. De hecho, la mayoría de los arquitectos brasileños que compitieron en el concurso para diseñar Brasilia, ignoraron por completo la topografía del lugar en donde esta sería construida.

Otro ejemplo histórico de terquedad nativa, es el de Pedro el Grande de Rusia, que fundó San Petersburgo (mayo de 1703) en el rincón más árido, pantanoso, frío e indefendible de su inmenso imperio. El nombre del río principal de la ciudad, Neva, se deriva de la palabra finlandesa para el barro, dado que la zona era extremadamente pantanosa. La construcción de la ciudad bajo condiciones climáticas adversas produjo una intensa mortalidad entre los trabajadores y requirió un continuo aporte de nuevos obreros. Dado que el poblamiento de la región era escaso, Pedro el Grande utilizó su prerrogativa de zar para atraer forzosamente a siervos trabajadores de todas partes del país. Una cuota anual de cuarenta mil siervos llegaba a la ciudad, equipados con sus herramientas y sus propios suministros de comida. Habitualmente recorrían cientos de kilómetros a pie en filas, escoltados por guardias que, para evitar las deserciones, no dudaban en usar la violencia física. Como consecuencia de su exposición al clima, las deficientes condiciones higiénicas y las enfermedades, la mortalidad durante estos primeros años fue muy elevada, (llegaron a perecer año tras año hasta la mitad de los trabajadores que llegaban). Dado que los rusos se mostraban renuentes a establecerse en un lugar tan desolado, Pedro tuvo que traer por la fuerza, incluso a los que no eran siervos. A los que se dedicaban a las actividades comerciales se les prohibió el comercio con otras ciudades, y los nobles fueron obligados a construir casas en la nueva capital. Para asegurar un suministro adecuado de materiales de construcción, en una región profundamente húmeda, Pedro prohibió la utilización de la piedra para construir en cualquier otro lugar de Rusia. Al final, su terquedad tuvo su merecido castigo: cuentan que una inundación casi lo ahogó en 1721 en *Nevsky Prospekt* ,la calle principal de San Petersburgo. Al mismo tiempo, su simbolismo representó un peligroso referente de libertad. Después de la Revolución de Octubre recibió el nombre de Avenida 20 de Octubre. Marshall Berman, en su capítulo sobre la ciudad de San Petersburgo, señaló que la Avenida Nevski fue el único espacio público de la ciudad que no estaba dominado por el poder. Esta avenida era una especie de zona liberada, donde podían desarrollarse, sin mediaciones, las fuerzas sociales y psíquicas encerradas en la sociedad. Allí convivían la nobleza, los artesanos pobres, las prostitutas, los bohemios y los marginados. Este espacio, de inconmensurable alcance, era merecedor de todo tipo de representaciones artísticas. Los personajes, los temas y los motivos que de ella podían surgir eran múltiples y representarla se tornó común entre los artistas y los intelectuales de finales del Siglo XIX y principios del XX, como podemos ver en las obras de Gogol, Dostoievski, Gorki o León Tolstoi.[255]

[255] Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo veintiuno de

Canberra enfrentó algunos problemas igualmente impredecibles: el tren que traía a los dignatarios desde Melbourne para colocar la primera piedra de la ciudad se incendió, retrasando la construcción antes de que ésta pudiera comenzar oficialmente.

Otro de los inconvenientes para las ciudades planificadas, y quizás el más desafortunado, es encontrar quien quiera vivir en ellas. Se necesitaron seis años para que San Petersburgo pudiera acumular ciento cincuenta casas. Cinco años después de que Pedro había trasladado allí su corte, la ciudad estaba todavía como un fuerte de avanzada en el gélido desierto, a tal punto que se mencionaba con escándalo que un lobo se había devorado, supuestamente, a una mujer en plena luz del día en el centro de la ciudad.

La población de Washington llegó a un poco más de ocho mil habitantes en 1815. Quince años después de que el gobierno federal se hubiera instalado. En 1801, apenas llegaba a tres mil pobladores. Todavía en la década de 1840, solía haber quejas por los animales sueltos en la ciudad. Belmopan no tuvo panadería durante los primeros cuatro años de su inauguración, cuando finalmente se abrió una, era la mayor empresa privada del lugar. Aún hoy, cuenta con tan sólo unos trece mil habitantes, contra ciento setenta mil que tiene la ciudad de Belice. Para 1924, la ciudad tenía quinientos árboles por cada uno de sus tres mil habitantes, de modo que había más árboles que personas.

Como se podía esperar, casi todos los primeros ciudadanos de las capitales planificadas fueron funcionarios públicos o inmigrantes en busca de una sociedad más abierta y de mejores oportunidades. Tres cuartas partes de los habitantes originales de Belmopan fueron empleados por el gobierno, como la mayoría de los habitantes originales de La Plata, Brasilia, Canberra y Washington. Los relatos de viajeros suelen hablarnos de la monotonía urbana que habita en las nuevas ciudades. Los porteños, se resistieron a mudarse a la recientemente creada ciudad de La Plata, y esto obligo al ejecutivo provincial a decretar la obligatoriedad de residencia para ejercer la función pública, y en el mismo proceso establecer normativas para favorecer el asentamiento de nuevos pobladores. Los beliceños se resistieron a mudarse a Belmopan, dado que no había lugares que posibilitaran el ocio y la distracción o lo que es más terrible, para un pueblo caribeño, un lugar para bailar. Simone de Beauvoir, cuando le preguntaron por Brasilia, solo atino a responder "¿qué interés puede haber en vagar en una ciudad en la que no hay nada divertido para hacer?". Washington también conserva hasta el día de hoy su reputación como una ciudad gris con cultura burocrática y sin posibilidades de llegar a tener la amplitud de espacios culturales de Nueva York, Los Ángeles o Chicago.

Los que crean y planifican nuevas ciudades, generalmente esperan que sean grandiosas. Brasilia se suponía que sería todo lo que Río de Janeiro, la capital anterior, no era: pequeña, sobria y eficiente. Cuando el debate sobre una nueva capital se encontraba todavía en su infancia, en 1810, Veloso de Oliveira, asesor del rey portugués, insistió en que "la capital debe estar en un lugar sano y agradable libre de la multitud ruidosa y de personas indiscriminadamente amontonadas". Washington,

España Editores, sa, Madrid, España, 1991. pp. 174-300.

Canberra, Brasilia y Belmopan fueron concebidas como lugares tranquilos, ordenados, donde los funcionarios pudiesen continuar con su trabajo sin distracciones.

Entonces, ¿cómo resuelven las ciudades planificadas la tensión entre nacer para ser burocráticas y crecer con sociedades que aspiran a la diversidad cultural, al progreso y a la modernidad?. ¿Será precisamente esta indiferencia burocrática la que impide que las capitales planeadas se apoderen de la imaginación de las sociedades y de esta forma puedan alterar el curso de la Historia de un país?

Las ciudades inventadas, no suelen tener éxito en atraer a las poblaciones de sus países y escasamente logran atraer a la de países vecinos, por lo menos, no en forma continua. De hecho, las nuevas capitales diseñadas para proyectar una imagen en particular: crecimiento económico, progreso social, diversidad cultural, pronto llegan a parecer anacrónicas, excéntricas o ambas cosas. La Plata fue pensada para volverse la Washington de América del Sur después de 1905 se pensaba en que se transformaría en la Oxford de Argentina, pero finalmente nada de eso pasó. Brasilia, por ejemplo, estaba destinada durante su construcción a ser la ciudad del futuro, en un momento histórico en que los autos, aviones y el hormigón eran los símbolos que moldeaban la segunda mitad del Siglo XX. De hecho, la ciudad fue construída sobre una base en forma de avión que apunta al sureste, si bien Lucio Costa (su principal proyectista) insistió en que buscó darle forma de cruz. El terreno originalmente era árido e inhóspito. Se construyó una presa de agua en el área, a la vez que se iniciaron las obras de la ciudad. Ciudad que se destaca por sus amplias avenidas, donde además de edificios públicos, hay dos barrios, uno al norte y uno al sur, que son divididos en las llamadas "supercuadras", que agrupan enormes conjuntos de edificaciones. Cada supercuadra tiene una entrada, y en la parte externa un comercio local. La parte central del complejo está formada por la Plaza de los Tres Poderes, en la que se encuentran el Palacio de Planalto (sede del poder ejecutivo), el Palacio del Congreso (sede del Congreso Nacional) y el Palacio de Justicia (sede del Supremo Tribunal Federal). La Plaza de los Tres Poderes equivale a la cabina de ese gran avión imaginario que sería el plano de la ciudad, en el que el fuselaje estaría constituído por una amplia avenida llamada Explanada de los Ministerios. Allí se concentra toda la administración federal en edificios iguales de 9 pisos. La parte trasera del avión imaginario está formada por el complejo de edificios de la administración local, en el que se destaca el Palacio Buriti, sede del gobierno del Distrito Federal. Las alas del avión, formadas por las supercuadras, tienen once edificios de seis pisos cada una, en un área de 90.000 m^2. Este conjunto de viviendas y comercios, llamado también "Plano Piloto", se extiende sobre un área de 13 km de longitud. La pretensión, detrás de esta gran obra, era mostrar el espíritu de racionalismo y modernidad que dominaba la época de 1950.[256]

Toda nueva ciudad planeada, aspira a ser La Capital de algo nuevo. Por ejemplo, simbolizar el gran proyecto nacional y de esta manera ser la fuente de inspiración de planificadores y políticos que buscan entronizar una imagen, sostenida por himnos poderosos, monumentos, pinturas y fotografías de escenas patrióticas. El resultado final

[256] Hall, Peter, *Ciudades del mañana, Historia del urbanismo en el siglo XX*, primera edición, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996. Cap. 7

de estas ciudades inventadas, suele estar lejos de los sueños de sus creadores, y parecen predestinadas a no ser funcionales, y a quedar como "sombras derrumbadas". La ciudad de La Plata, fue ocultada detrás del telón de la ciudad de Buenos Aires. Igual suerte parece correr Canberra, que se encuentra eclipsada ante Melbourne y Sydney. Los diseñadores de Brasilia, creían en las posibilidades de una sociedad próspera y móvil, por lo que no tuvieron en mente hacer ninguna previsión para los pobres, y cómo era de esperar en ciudades grandes, enormes barrios sin planificación se han originado más allá del centro elegante de la ciudad racional y también como las mencionadas, se encuentra bajo la sombra de Rio de Janeiro y San Pablo.[257]

A manera de (in) conclusión: La historia continúa.

A lo largo de estas páginas he sostenido que la ciudad de La Plata no es solo una consecuencia de la federalización de la Ciudad de Buenos Aires. La fundación representó uno de los tantos proyectos que estaban presentes en el momento histórico de la formación del Estado Centralizado Argentino. Como muchos de esos proyectos latentes se encontraba en disputa con la lógica de centralización del Poder.

Rocha concibió La Plata como una "Nueva Buenos Aires", su objetivo era atraer a todos los "porteños" que deseaban habitar en una ciudad del Siglo XX. La ciudad de Buenos Aires había sido cedida o perdida, según se lo vea, y era necesario refundar el poder de los porteños ante un interior que aún era visto como atrasado y dotado de tradicionalismo rancio.

A finales del Siglo XIX el Rio de la Plata vivió un crecimiento de características únicas y posiblemente irrepetibles en la historia Argentina. Producto de condiciones extraordinarias el crecimiento de la población fue inherente al crecimiento de las oportunidades económicas. La participación del Estado y de la Sociedad Civil en ese crecimiento convivió en constante tensión. Hubo momentos cómo en 1884 en donde el crecimiento del Estado provincial potenció el auge de las actividades de la sociedad. Otros como en 1890 en donde el Estado estuvo ausente y sólo sobrevivieron las experiencias autónomas. Al mismo tiempo, la injerencia del Ejecutivo Nacional tuvo una impronta expansiva entre 1905 y 1910, haciendo que las fuerzas de la sociedad se potenciaran.

Es posible que la fundación de la nueva capital hubiese sido una experiencia de laboratorio para los cambios urbanos que se proyectaran en la ciudad de Buenos Aires. Una suerte de ensayo y error que luego podría ponerse en acción en la antigua ciudad. Esto nos plantea el problema, siempre recurrente, de las rupturas y las continuidades. Hasta aquí podemos sostener que las continuidades son insoslayables, fundamentalmente con el proyecto Rivadaviano, que tendrá su máximo defensor en

[257] Hernández Felipe, Kellet Peter, Allen Lea K., *Rethinking the Informal City, Critical Perspective from Latin America*, Berghahn Books, New YorK, Oxford, 2010, cap.1, 2, 4 y 11.

la figura de Dardo Rocha. También y al mismo tiempo, esto nos permite defender la necesidad de estudiar la ciudad de La Plata dentro de sus peculiaridades, que ameritan descentrar su estudio del análisis de la ciudad de Buenos Aires.

Las asociaciones civiles fueron parte y contraparte de sus gemelas en la ciudad de Buenos Aires. Aunque también adquirieron formas y contenidos totalmente diferenciados. Hasta tal punto fue así que incluso cuando la cantidad de socios y adherentes tendió a bajar en el resto del país, en la Plata el número creció y siguió creciendo para una etapa tan tardía cómo 1947. Aún resta saber que pasó a partir de 1920, si bien es cierto que nacieron un sinnúmero de nuevas organizaciones,- muchas de ellas de corte anarquista u obrero- todas ellas siguieron manteniendo una función social antes que política.

Rocha necesitó mostrar la fundación de la ciudad cómo eje de las transformaciones y el progreso que sobrevendría si triunfaba en las presidenciales. Fue esta situación la que hizo insostenible el proyecto político de Rocha y al mismo tiempo el crecimiento de la ciudad. Las fuerzas políticas del Ejecutivo Nacional se ensañaron como pocas veces se ha visto. La ciudad y lo que representaba fue duramente fustigado desde diferentes ámbitos conectados con la facción roquista.

La especulación inmobiliaria fue una de las herramientas del Ejecutivo Provincial para poblar rápidamente la ciudad de La Plata, pero esta práctica no fue novedosa y puede verse presente en todos los espacios en donde se amplia la traza urbana de una ciudad existente o se crea una nueva y planificada. Lo que podemos sostener es que antes que la debilidad del Estado, estas situaciones demuestran la capacidad del Estado para ser pragmático más allá de las normas que dicta.

La ciudad de La Plata creció a partir de fuerzas exógenas. En el eje fundacional se asentaron los edificios públicos y aquellos funcionarios públicos de mayor visibilidad. Lo que implico un problema irresoluble, dado que dichos funcionarios vivían en la ciudad de Buenos Aires y se trasladaban a su trabajo por la mañana para retornar por la tarde. La imagen de una ciudad fantasma, sin sociedad, es producto de estas particularidades.

Los casos de Ema de la Barra Llanos y Elvira Sotes nos muestran las estrategias desarrolladas por la especulación inmobiliaria en dos momentos históricamente diferenciados. Ema de la Barra Llanos se encuentra vinculada a la facción Juarista, y es una representante de la "gente distinguida" de Buenos Aires. En tanto que Doña Elvira es una "nueva rica" producto de una sociedad más restringida.

Morales Gauna es uno de los desarrolladores inmobiliarios que en base a la población italiana intenta fundar una colonia en lo que se llamará "Villa Garibaldi". Pero también, y esto resulta importante Morales Gauna es un aliado político de Dardo Rocha. Habrá que estudiar las vinculaciones que tiene Morales Gauna con el poblamiento del territorio de La Pampa y las conexiones que hay entre dos ciudades creadas para ser centros administrativos: La Plata y Santa Rosa.

Juan Chilotegui, gran propietario de Chascomus y el esposo de Elvira Sotés era un aliado político de Dardo Rocha y compró gran cantidad de lotes a instancias de Rocha. Su esposa hereda dichos lote y cuando vuelve a casarse la ciudad comienza

un nuevo boom inmobiliario, lo que le permite capitalizar el movimiento de tierras.

Pensar en la cronología política de La Plata permite sostener la presencia de hitos en la fundación de la ciudad: 1880 (federalización de Bs As), 1882 (fundación de la ciudad y primer congreso pedagógico internacional); 1883 (creación de las primeras escuelas); 1884 (instalación de los poderes públicos y Ley de Educación 1420); 1886 (presidenciales); 1890 (crisis), 1905 (nacionalización de la Universidad provincial y del Puerto y nuevo despegue inmobiliario); 1907 -1910 (construcción de plazas y parques y nuevo despegue inmobiliario).

Preguntarnos sobre los comienzos de una población estable en la ciudad de La Plata, es cuestionarse sobre la formación de su sociedad: ¿Puede hablarse de una "Alta Sociedad" provenientes del funcionariado público? ¿Es 1905 un año tentativo para ubicar la formación de una sociedad platense con rasgos propios?

¿Son las ciudades planificadas del S. XX más exitosas en términos de la formación de sus propias sociedades? ¿ Ha sido menos problemática su construcción? ¿ Han tenido menos detractores que sus antecesoras? ¿ Se crean las ciudades planificadas sólo para ejercer funciones administrativas? ¿ O son el producto de profundas tensiones al interior de grupos de poder que aún no han logrado hegemonía?

Hay en la fundación de la ciudad de La Plata dos utopías en tensión: Un Estado que lo controla todo en coexistencia con una Sociedad en formación que goza de ciertas libertades. Es probable que esta afirmación resulte provocadora, pero lo cierto es que durante décadas se ha venido sosteniendo que La Plata fracasó. En este libro he sostenido que en todo caso la ciudad fue cautiva de proyectos políticos en tensión. La formación de su sociedad dá cuenta de otras complejidades y deja abiertos infinidad de interrogantes. En este sentido, es un proceso abierto, como tantos otros de la historia de América Latina. Una agenda posible que permita aproximarnos a ese proceso debería cuestionarse sobre: La difícil formación del gobierno municipal de La Plata. El análisis de la formación del sistema educativo en la ciudad de La Plata: De las escuelas de las primeras letras al normalismo, lo que permitiría una radiografía de la crisis como normalidad. El problema del género en la educación, la formación de maestras y maestros (Un debate posiblemente inacabado). La cuestión no abordaba de una Historia de la Infancia que contemple a la Educación y no a la inversa. El análisis de los casos judiciales de los particulares contra el Estado Provincial: 1882- las expropiaciones. 1884- las empresas y el Ejecutivo Provincial: ¿promesas incumplidas?. 1885-1886- la puja electoral y los particulares. 1887-1890- las denuncias contra Máximo Paz. 1905- los empleados provinciales contra el Estado: los inicios de la problemática jubilatoria. El movimiento de compra-venta ante los notarios. Los notarios como un caso especial de funcionarios públicos. La formación de la Policía de la Provincia de Buenos Aires: ¿Quiénes son los agentes y quienes son comisarios? ¿Porqué no hay información de conflictos y crímenes en la ciudad? ¿Porqué desertan los agentes?

En fin, necesitamos Más ¿Por qué? Menos Todo, Menos Unidad y Más investigaciones, porque finalmente, cómo dice Vicenzo Vitiello:

"...El Por qué rompe el dominio de lo otro sobre nosotros. Rompe el encanto de la maravilla y la parálisis del terror. Rompe la unidad, el Todo que a cada ente contiene y domina. El Todo no pregunta, no interroga. Por ello, tampoco responde. La Unidad del Todo es el silencio de la piedra..." ~

Fuentes Inéditas

• Casos relevados del Archivo Histórico de la Justicia del Fuero Civil.

• Registros del Ministerio de Gobierno. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. "Ricardo Levene".

• Registros oficiales de la Provincia de Buenos Aires.

• Casos relevados del Archivo Histórico de La Policía de la Provincia de Buenos Aires. 1886-1887-1890-1905-1907-1914.

• Investigación del Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica de la Dirección de Geodesia del Ministerio de Obras y Servicios Públicos Provincia de Buenos Aires del año. Partido de La Plata. Inscripciones del Registro de la Propiedad de la Dirección General de Rentas. Carpeta 52. C-D-E-G-F. Cada Bien es de Varios Dueños. H-i-j-k-l-m. cada bien es de un solo dueño.

Fuentes Editas

• Ministerio de Gobierno. Censo de La Provincia de Buenos Aires. Población, Comercio e industria. 1881, Buenos Aires, Imprenta Pablo Coni, 1881.

• Ministerio de Gobierno. Censo de La Plata. Población, Comercio e industria. Levantado el 25 de marzo de 1884, Buenos Aires, Imprenta Pablo Coni, 1884.

• Segundo censo de Población efectuado por la municipalidad en Noviembre de 1884. Citados por Coni, Emilio. Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata. Ministerio de Gobierno, 1885. Buenos Aires. La República. 1885.

• Ministerio de Gobierno. Censo de Provincia de Buenos Aires. Población. 1890, Buenos Aires, Imprenta Pablo Coni, 1890.

• Primer Censo de la República Argentina, Verificado en los días 15,16 y 17 de Setiembre de 1869, bajo la dirección de Diego G. de la Fuente, Superintendente del censo, Buenos Aires, Imprenta del PORVENIR, calle de la defensa N° 129, 1872.

• Segundo Censo de la República Argentina, mayo 10 de 1895. Decretado en la administración del Dr. Saenz Peña, verificado en la del Dr. Uriburu; Comisión directiva Diego G. de la Fuente, Gabriel Carrasco, Alberto B. Martinez, Vocales; T. II Población, Buenos Aires, taller tipográfico de la penitenciaría Nacional, 1898.

• Censo General de la Ciudad de La Plata. Ministerio de Gobierno. Censo de La Plata. Población, Comercio e industria. 1909, Buenos Aires, Imprenta Pablo Coni, 1910.

• Tercer Censo Nacional de 1914.
• Digestos de la Comisión de Gobierno de la Ciudad de La Plata. 1884-1890.
• Boletín Oficial del Municipio de La Plata de 1910 hasta 1914.
• Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires de 1893 hasta 1914.
• Estatutos y Actas de Asociaciones Italianas.
• Salvadores, Antonino, Fundación de la ciudad de La Plata (documentos éditos e inéditos), La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 1932.

Diarios 1880–1925

• *La Prensa.*
• *La Nación.*
• *El Día.*
• *La Capital.*
• *El Argentino.*
• *El Pueblo.*
• *La Mañana.*
• *La Patria Degli Italiani*
• *El Tribuno.*

Revistas

• Revista del Jockey Club. La Plata.
• Por los Barrios. La Plata.

Referencias Bibliográficas

• AAVV. Municipalidad de La Plata. La Plata Argentina. La Plata: Municipalidad, 1999.
• Abrodos, Roberto G., *Apuntes sobre espacios platenses. Ciudad de la Plata. Provincia de Buenos Aires.* 1ª ed. La Plata: el autor, 2012.
• Aliata, Fernando, *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario*, Buenos Aires, Prometeo, 2006.
• *"Continuidades y Rupturas en la ciudad del '800. El caso de los mataderos porteños. 1820-1900."* En colaboración con Graciela Silvestri, en *Anales del Instituto de Arte Americano* n° 26. 1989.
• *"Cultura urbana y Organización del territorio en la primera mitad del siglo XIX"* en AAVV. (coordinación N. Goldman *Nueva historia argentina*, ed. Sudamericana, 1999.

• "Una construcción selectiva de la realidad: espacio urbano, narraciones de viajeros y formación de una literatura nacional", *Prismas, revistas de historia Intelectual*, Universidad nacional de Quilmes, Volumen: 4, pp. 207-214. Quilmes, 2000.

• *"La acción del departamento Topográfico y las Comisiones de Solares en la consolidación de los poblados bonaerenses"*, AAVV. *Resonancias románticas. Ensayos sobre historia de la cultura argentina (1820-1890)*, Buenos Aires, EUDEBA, 2005.

• Alonso Paula, *Jardines Secretos, legitimaciones públicas: el partido Autonomista Nacional y la política argentina de fines del siglo XIX*. 1ª ed. Buenos Aires; Edhasa, 2010.

• Alberdi, Juan Bautista, *Vida de William Wheelwright*, 1 ed., Bs. Aires, Emecé, 2002.

• Asnaghi, Carlos A., *Gimnasia y Esgrima de La Plata, 100 años*, Editorial Neyee S.A., La Plata 1987.

• *Ensenada, una lección de historia 1520- 1970*. Ensenada 1994.

• Armus, D. (comp.), *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana. 1990.

• *La Ciudad Impura*, 1ª ed. Buenos Aires: Edhasa, 2007.

• Badenes, Daniel. *Un pasado para La Plata. Producción editorial y disputa de sentidos sobre la historia de la ciudad en su centenario —1982—*. Tesis de Maestría. La Plata: facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata. 2012.

• Barba, Fernando, *"La provincia de Buenos Aires en el momento de la fundación de La Plata"*, en Rentas, 1982;

• *"Los hechos de la fundación"*, en Ambiente, 32, mayo de 1982;

• *"El momento histórico de la fundación de La Plata"*, en La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua, Publicaciones de la Universidad nacional de La Plata y el Instituto de estudios de Administración Local, Madrid, Fareso, 1983;

• *"La provincia de Buenos Aires, 1910-1987"*, La Plata, dirección de servicios Generales del Ministerio de Economía, 1987;

• *"Orígenes Históricos de la fundación de La Plata. La cuestión capital de la república y la fundación de la capital de la provincia de Buenos Aires"*, en Fernando Barba (director), *Historia de la Municipalidad de La Plata. Acción de los gobiernos municipales entre 1882 y 1998*, La Plata, Banco Municipal de La Plata, 1999; La Plata, orígenes y fundación, s/f.

• Baily, Samuel, *Las sociedades de ayuda mutua y el desarrollo de una comunidad italiana en Buenos Aires, 1858-1918*, en Desarrollo Económico, N° 84, 1982.

• Barcia, Pedro Luis; *La Plata vista por los viajeros 1882-1912*. 1982 Centenario de la Ciudad de La Plata, ediciones del 80 y Librerias Juvenilia, 1982.

• Baudrillard, Jean, *"The System of Object"*, in Baudrillard, *Select Writings*, Stanford University Press, 1988.

• Bejarano, Manuel, "Inmigración y estructura demográfica de La Plata: 1884-1914". En *Boletín de la dirección de Museos y Lugares Históricos*. Ministerio de Educación. Subsecretaria de Cultura. La Plata, 1967.

• Benarós, León, *"Italianos en la fundación de La Plata", Todo es Historia*, n. 47, Buenos Aires, Argentina, Marzo 1971.

• Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo veintiuno de España Editores, sa, Madrid, España, 1991.

• Berger, Morroe, *La novela y las ciencias sociales. Mundos reales e imaginarios* (1977), trad. Francisco González Aramburo. México: Fondo de Cultura Económica, 1979.

• Bertoni, Lilia Ana, *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX*, Buenos Aires, FCE, 2001.

• Candelarsi, Ana María Y Monterisi María Teresa, *La presencia italiana en la ciudad de Cordoba, 1869-1895*, Córdoba, 1989.

• D´amico, Carlos, *Buenos Aires, sus hombres, su política (1860-1890)*. Buenos Aires, Sudamericana, 1952. Originalmente la publicación fue bajo el seudónimo de Carlos Martinez en 1890.

• Cibotti, Ema, *1880-1890, una década de prensa italiana en Buenos Aires. Liderazgo y trayectoria pública de sus principales hombres*, Buenos Aires, tesis de maestría FLACSO, abril de 1995.

• Cestino, Francisco, *Apuntes para la historia del partido de Ensenada 1821-1882.* La Plata, Dirección de Imprentas Oficiales 1949.

• Cutolo, Vicente Osvaldo, *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino (1750-1930)*, Buenos Aires, Editorial Elche, 1968.

• De Luca, Rubén M., *Funcionarios Bonaerenses (1810-1950)*, Editorial Dunken, 2008.

• Capdevilla, Arturo; *Loores Platenses*. Editorial Cabaut y Cia, Buenos Aires, 1932.

• Cibotti, Ema, *"Mutualismo y política en un estudio de caso. La sociedad Unione e Benevolenza en Buenos Aires 1858-1865"* en Devoto y Rosoli, *L´Italia nella societá argentina.*

• Chueco, Manuel Cosme: *Los pioneers de la industria nacional*, Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1886-1896, t. I.

• De Luca, Rubén Mario, *Funcionarios bonaerenses (1810-1950)*, 1ª ed.- Buenos Aires, Editorial Dunken, 2008.

• Devoto, F. y A. Fernández. *"Mutualismo ético liderazgo y participación política. Algunas hipótesis de trabajo"*. En: Armus, D. (compilador) (1990) *Mundo urbano y cultura popular. Estudios de historia social argentina. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.*

• Devoto Fernando y Rosoli Gianfausto (editores) *La inmigración italiana en la Argentina* (editores). - 2a. ed. - Buenos Aires, Editorial Biblos, 2000.

• Devoto Fernando, *Historia de la inmigración en la Argentina.* Buenos Aires, Sudamericana, 2003.

• Díaz, César L. *"El Día, el diario que nació con la ciudad"*, en: Oficios terrestres, Publicación de la Facultad de Periodismo y Comunicación social. UNLP. Año I, N°1, 1996.

- (dir) La Plata. *Paseos públicos, Sociabilidad y ocio en la prensa (1882-1900)*, La Plata, ediciones de Periodismo y Comunicación, 1999.

- (dir) *Una Mirada periodística sobre la cotidianeidad platense. 1882-1900.* La Plata, Ediciones de Periodismo y Comunicación, 1999.

- *El periodismo Italo Platense del Siglo XIX, trabajos y comunicaciones*, www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art revistas/pr.3333/pr.3333.pdf, 2007.

• Di Stefano Roberto, Sabato Hilda, Romero Luis Alberto, Moreno José Luis, *De las cofradías a las organizaciones de la sociedad civil, Historia de la iniciativa asociativa en Argentina*, 1776-1990. Buenos Aires, Gadis, 2002.

• Fernández, Alejandro E. y Moya José C., editores, *La inmigración española en la*

Argentina. Buenos Aires, Editorial Biblos, 1999.

• Fifer, Valerie J., *William Wheelwright (1798-1873) Steamship and Railroad Pioneer*. Newburyport, Massachusetts, USA, The Historical Society of Old Newbury, 1998.

• Frigerio, José Oscar, *Italianos en la Argentina. Los lombardos*. Buenos Aires, Asociación Dante Alighieri de Buenos Aires, 1999

• García, Guillermo R.; Rubino, Anabela. *Aportes de la inmigración italiana a la arquitectura de La Plata.* Universidad Católica de la Plata. Facultad de Arquitectura y Diseño. 2008. http://investfad.ucalp.edu.ar/Aportes-Inmigracion-Italiana-Parte-I.pdf

• Gerchunoff, Pablo; Rocchi, Fernando y Ross, Gastón; *Desorden Y progreso, las crisis económicas argentinas,* 1870-1905, Buenos Aires, Edhasa, 2008.

• Germani, Gino, *Política y Sociedad en una época de transición. De la sociedad tradicional a la sociedad de masas*, Buenos Aires, Paidos.1964.

• Girbal, Jorge Raúl,*Los Tranvías que Yo he Visto*, Editorial Dunken, 2008.

• Gutierrez, Ramón, La Arquitectura en Buenos Aires en 1880, Juan Manuel Burgos, Resistencia, Universidad Nacional del Nordeste, 1968.

• Gónzalez Arrili Bernardo: "César Duayen". Historia de la Argentina, según las biografías de sus hombres y mujeres, Ed. Nobis. Bs. As. 1968.

• Gorelik, Adrián; *La grilla y el Parque, espacio Público y cultura urbana en Buenos Aires*, 1887, 1936. 1ª ed. 2ª reimp. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial 2010.

• Hall, Peter, *Ciudades del mañana, Historia del urbanismo en el siglo XX*, primera edición, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.

• Hardoy, Jorge E., Morse, Richard P. (compiladores).*Nuevas perspectivas en los estudios sobre historia urbana latinoamericana.* 1a. ed. Buenos Aires: IIED-América Latina,1989.

• Hardoy, Jorge Enrique, *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*, Buenos Aires, 1968.

- *The Planning of New Capital Cities*, Moscú, 1962, Trabajo presentado en el Simposio para la planificación y desarrollo de nuevas poblaciones.

• Hernández Felipe, Kellet Peter, Allen Lea K., Rethinking the Informal City, Critical Perspective from Latin America, Berghahn Books, New YorK, Oxford, 2010

• Huergo, Luis Augusto, Los intereses argentinos en el Puerto de Buenos Aires, Buenos Aires, Imprenta Rural 1873.

- *Historia técnica del Puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, Revista Técnica 1904.

• Korn, Francis, *Buenos Aires: los huéspedes del 20 Buenos Aires*, AR Sudamericana 1974.

- *Buenos Aires 1895: una ciudad moderna.* Buenos Aires: Editorial del Instituto, 1981.
- comp. *Los italianos en la Argentina.* Buenos Aires, AR Fundación Giovanni Agnelli 1983.
- "La gente distinguida", en J. L. Romero & L. A. Romero, Buenos Aires. Historia de cuatro siglos, T. II, Buenos Aires, Ed. Abril, 1983.
- "*Gli italiani a Buenos Aires: le prefessioni, l´inserimento social (1869-1914)*" en Korn, Francis (ed.) La Presenza italiana in Argentina, 1987.
- "*Housing in Buenos Aires, 1887-1914*", en colaboración con Lidia de La Torre, en Platt, D.C.m., Social welfare 1850-1950, Australia, Argentina y Canadá Compared. 1989.
- *La vivienda en Buenos Aires 1887-1914. En autoría con Lidia de la Torre. Desarrollo Económico*, Vol. 25, No. 98 (Jul. Sep., 1985), pp. 245-258.

– *Buenos Aires, mundos particulares: 1870-1895-1914-1945 1870-1895, 1914-1945*. Buenos Aires: Sudamericana, 2004.
– *"La aventura del ascenso"* en Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto, Buenos Aires, Historia de cuatro siglos Tomo 2, Editorial Altamira, Buenos Aires, 2000.
• Korn Francis, Sigal Silvia, *Buenos Aires antes del centenario: 1904-1909, 1a ed. Buenos Aires*: Sudamericana, 2010.
• Katz, Ricardo Santiago. *Ciudad de La Plata, su historia*, 1ª ed. Buenos Aires, Print Graf, 2008.
• Lees, Andrew, *Cities Perceived. Urban Society in European and American Thought, 1820-1940*. Manchester: Manchester University Press, 1985
• Liernur, Francisco y Silvestri, Graciela (eds.), *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*. Buenos Aires: Sudamericana, 1993.
• Luna, Félix, *Buenos Aires y el país*, Buenos Aires, Sudamericana, 1982
Dardo Rocha, Editorial Planeta, grandes protagonistas de la Historia Argentina, 2001.
• López, Mario Justo. *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires – 1857/1886*. Ed Lumiere. Buenos Aires, 1991.
• Losada, Leandro, *La Alta Sociedad en la Buenos Aires de la Belle Époque, Buenos Aires*, Siglo XXI Iberoamericana, 2008
– *"El Mercado Matrimonial de las familias tradicionales argentinas, 1900-1940. Algunas dimensiones y tendencias"*, en Secuencia, instituto mora, México DF, n 82 (en prensa).
• Mayer, Jorge M., *Alberdi y su tiempo*. 2º ed. – Buenos Aires, Abeledo Perrot, 1973.
• Monzón, Néstor, *Jockey Club de La Plata: a cien Años de su nacimiento*. La Plata: La Comuna ediciones, 2004.
• Morris, A.E.J., *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, (1979) 1984.
• Morse, Richard P., *The urban development of Latin America 1750-1920*, Stanford, US University, 1971.
– *"Los intelectuales latinoamericanos y la ciudad (1860-1940)"*, en Jorge E. Hardoy, Richard M. Morse, Richard P. Schaedel (comps.), *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, Ediciones Siap, 1978.
• Moya, José C., Primos y extranjeros. *La inmigración española en Buenos Aires, 1850, 1930*, Buenos Aires, Emecé Editores, 2004.
• Mumford, Lewis, *La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas*; versión castellana E. L. Revol. Buenos Aires : Infinito, 1966. Título original: *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*.
• Musmano, Roberto; *"Dardo Rocha y la Fundación de La Plata"*, *Todo es Historia*, Buenos Aires, Argentina, Noviembre 1975.
• Myers, Elisabeth P, *South America's Yankee Genius, Henry Meiggs*. New York, Messner, 1969.
• Needell, Jeffrey D. *A Tropical Belle Époque: Elite Culture and Society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.
– *"Identity, Race, Gender, and Modernity in the Origins of Gilberto Freyre's Ouvre."*

American Historical Review. 100 (1) (February 1995).

• Paula, Alberto, S. J. de, *"El doctor Dardo Rocha, la provincia de Buenos Aires y el Banco de la Provincia"*, en Inventario del Archivo y Museo Histórico del Banco de la Provincia de Buenos Aires. La Plata, 1982.

- *La Ciudad de La Plata sus tierras y su arquitectura*. Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987.

• Pineo, R. y Baer, J.A. (eds.), *Cities of Hope. People, Protests and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*. Boulder: Westview Press, 1998.

• Rama, Angel, *La ciudad letrada*. Hanover: Ediciones del Norte, 1984.

• Révy Julian John, *Hydraulics of Great Rivers, The Paraná, The Uruguay and The La Plata estuary*,- Londres New York, E & F N Spon, 1874.

• Rippy, J. Fred, Henry Meiggs, *Yankee Railroad Builder*.1944.

• Rocca, Edgardo J., *Bibliografía para la iniciación y desarrollo de la historia del Puerto de Buenos Aires* .- Buenos Aires, Junta de Estudios Históricos del Puerto de Nuestra Señora Santa María de Buen Ayre, 1998.

• Rodriguez, Luid D. *La Argentina en 1912. Compañía Sud-Americana de Billete de Banco*. Buenos Aires. 1912.

• Romero, José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas (1976)*. México: Siglo Veintiuno Editores, 1984.

• Rogind, William. *Historia del Ferrocarril Sud 1861-1936*, Edit. Ferrocarril Sud, Buenos Aires, 1937.

• Roulet, Elva, *La Nueva capital*, Presidencia del Honorable Senado de la Provincia de Buenos Aires, Departamento Impresiones de la Dirección de Servicios Generales del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires, junio de 1987.

• Sabato, Hilda, *La política en las calles: Entre el voto y la movilización, 1862-1880*. Buenos Aires. Editorial Sudamericana, 1998.

• Salvatore, Ricardo, *"The Enterprise of Knowledge. Representational Machines of Informal Empire"*, en Joseph, legrand y Salvatore, eds., Close Encounters of Empire, Durham: Duke University Press, 1998.

- "*Early American Visions of a Hemispheric Market in South America*" en Ostendorf, Berndt, ed.,Trasnational America. The Fanding Borders in the Western Hemisphere, Heilderberg: Universitätsverlag C. Winter, 2002.

- *Culturas Imperiales: Experiencia y Representación en América, Asia y África, 1850-1960*. Rosario: Beatriz Viterbo Editora, 2005.

- *Imágenes de un Imperio: Estados Unidos y las formas de representación de América Latina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2006.

- *"Saber hemisférico y disonancias locales. Leo S. Rowe en Argentina, 1906-1919"*. En Salvatore, Ricardo D. (comp.) Los lugares del saber. Contextos locales y redes transnacionales en la formación del conocimiento moderno,1ª ed. Rosario: Beatriz Viterbo Editora, 2007.

• Scalabrini Ortiz, Raul, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Bs. Aires. Plus Ultra 1995.

• Sennet, Richard, *Families Against the City: Middle Class Homes of Industrial Chicago*, 1872-1890, Harvard,1970.;

- *The Fall of Public Man*, Knopf,1977.*El declive del hombre public,* trad. G. Di Masso. Barcelona: Península, 1978;
- *The Conscience of the Eye. The Design and Social Life of Cities* ,1990. Londres: Faber and Faber, 1993;
- *Flesh and Stone. The Body and the City in Western Civilization*,1994. London: Faber and Faber, 1996, (publicado en castellano como C*arne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidenta*l. Alianza. 2007).
- *The Craftsman*, Allan Lane, 2008 (El artesano. Anagrama. 2009).
- Silvestri, Graciela, *El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo, Colección Las Ciudades y las ideas*, Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo 3010, 2003.
- Schoske, Carl E., *"The idea of the city in European thought: Voltaire to Spengler"*, en Handlin, O. y Burchard , J. (eds.), *The Historian and the City*, pp. 95-114 (*"La idea de ciudad en el pensamiento europeo: de Voltaire a Spengler"*, Separata Punto de Vista, Revista de Cultura, año 10, no. 6, julio-octubre 1987, pp. iii-xix).
- Sutcliffe, Anthony (ed.), *Metropolis, 1890-1940*. Londres, Mansell, 1984.
- *"The Impressionists and Haussmann's Paris"*, French Cultural Studies, vi, 1995, pp. 197-219;
- *"The Planner at the Movies: The silver screen as a mirror of planning and architecture, 1918-1998"*, en Freestone, Robert (ed.), 20th Century Urban Planning Experience. 8th International Planning History Conference. Sidney (Australia): International Planning History Society, University of New South Wales, julio 1998.
- Sosa de Newton, Lily, *Diccionario Biográfico de Mujeres Argentinas*. Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1980.
- Tartatini, Jorge Daniel, *"Santa Catalina. Lomas de Zamora: dos soluciones de arquitectura académica en un medio rural"*, en revista Documentos de Arquitectura Nacional y Americana, N° 12, resistencia, 1981.
- Trelles, Agustín, *"Arbol Genealógico"*, 1995.
- Troisi Melean, Jorge, *El último porteño*. Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires. Dirección Provincial de Patrimonio Cultural. Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene". Serie Gobernadores Bonaerenses, 2006.
- Vallejo Gustavo, *Escenarios de la Cultura Científica Argentina, Ciudad y Universidad* (1882-1955), CSIC, Colección de estudios sobre la Ciencia N 49, Madrid, 2007.
- *La construcción de la nueva Capital*, Academia Nacional de Historia, Buenos Aires.
- *Utopías Cisplatinas*. Francisco Piria, cultura urbana e integración rioplatense, 1era edición, Buenos Aires. Las Cuarenta, 2009.
- Veblen, Thorstein, *Teoría de la clase ociosa*, México, FCE, 1951.
- Vicuña, Manuel, *La belle époque chilena. Alta Sociedad y mujeres de elite en el cambio de siglo*, Santiago de Chile, Sudamericana, 2001.
- Vidaurreta, Alicia, Roca, *El Quebracho, el revés de la trama*, Buenos Aires, Platero, Buenos Aires, 1983.
- Viñas, David, *De Sarmiento a Dios: Viajeros argentinos a USA*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1998.
- White, Morton y Lucia, *The Intellectual versus the City. From Thomas Jefferson to*

Frank Lloyd Wright. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, The MIT Press, 1962 (*El intelectual contra la ciudad*, de Thomas Jefferson a Frank Lloyd Wright, trad. E.L. Revol. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1967). Michael Jaye y Ann C.

• Watt, Stewart, *Henry Meiggs, Yankee Pizarro*, Durham, N.C., Duke University Press, 1946.

• Watts (eds.), *Literature and the American Urban Experience*. Manchester: Manchester University Press, 1981.

• Zuccarini, Emilio, *Il lavoro degli italiani nella República Argentina dal 1516 al 1910. Studi, Leggende e ricerche*, Bueno Aires, Compañía General de Fósforos, 1910.

Esta tirada de 1.000 ejemplares.
Se terminó de imprimir
en los talleres gráficos de IMAS,
www.imprentamas.com.ar.
Ciudad de La Plata
en el mes de diciembre de 2014.

Una sociedad en la bruma de la ciudad fantasma

LA CIUDAD DE LA PLATA ES SU GENTE. LA INTENCIÓN DE ESTE TRABAJO ES, tratar de reconstruir el largo proceso de constitución de la sociedad platense. Tratar de entender, cómo y porque una sociedad de humilde cuna y analfabetos podía luchar con tanta constancia por una vida mejor para sus hijos, cómo sufrieron una derrota tras otra sin darse por vencidos.

Finalmente, todo se dió en un contexto histórico determinado; la creación de la capital de la provincia más poderosa de la República Argentina, la fundación de una "Nueva Buenos Aires", cuya constitución se encontraba en el ojo de la tormenta. Profundas tensiones estaban fraguando proyectos políticos en disputa, las trayectorias de esos proyectos fueron simultáneamente posibles.

Lo que se intenta buscar aquí son las realidades y relaciones ocultas que sostienen lo que vemos alrededor de la fundación de una nueva capital. Establecer si la idea de una nueva ciudad se encontraba instalada en la sociedad política de la época. Ver los cambios demográficos (el crecimiento, el impacto de la inmigración, la constitución de organizaciones de la sociedad civil y la de los poderes públicos y las instituciones que la conforman) en términos de las necesidades de los poderes públicos para constituir una fuerza laboral, para satisfacer las demandas de una ciudad administrativa.

Este trabajo se centra en las profundas transformaciones acaecidas en los decenios de 1880 a 1920, durante la fundación de la ciudad de La Plata. El siglo XIX ha sido revisitado las últimas dos décadas y cuanto más lo examinamos, más nos convencemos de que en alguna parte de este periodo, se halla la matriz de los factores y problemas de donde nacen nuestra historia y nuestros dilemas peculiares. Todo cambia y no se trata sencillamente de un cambio de las relaciones entre las fuerzas de la sociedad civil, sino de una reconstitución del terreno de relaciones entre la sociedad civil, las instituciones que forman parte de ella y las organizaciones del Estado.

ISBN 978-987-33-6333-7